A°. 1860. N°. 20.

Opregte Dingsdagsche HAARLEMSCHE COURANT

van 24 Januarij.

Deze Courant wordt dagelijks, met uitzondering van Zon- en Feestdagen, uitgegeven. — Prijs: *f* 5 in de drie maanden.

WEENEN, 20 Januarij.

Op de aankondiging van het britsche nieuwsblad de *Times*, dat de oostenrijksche Regering, op eene aanvraag van de britsche, zoude hebben geantwoord geenszins voornemens te zijn om krijg te voeren, heeft de eerstgenoemde Regering het geraden geoordeeld, openlijk te verklaren, dat dergelijk antwoord niet is gegeven, en ook de aanvraag, op welke het zou zijn gegeven, niet is gedaan. — Men meent er te kunnen bijvoegen, dat, indien de britsche Regering zich met zoodanige vraag tot de oostenrijksche had gewend, zeker geen antwoord als het boven bedoelde zou zijn gevolgd, met hetwelk Oostenrijk zich op eene onwaardige wijze de handen zou hebben gebonden. Men erkent echter tevens, dat het der britsche Regering niet moeijelijk kan zijn gevallen om zich te overtuigen, dat men op dit oogenblik in Weenen niet oorlogzuchtig gestemd is; — dat, hoezeer men zich geregtigd moge achten om voor het doorzetten der bepalingen, ten gunste van welke men zich zoo belangrijke opofferingen heeft getroost, in den uitersten nood, het zwaard in de schaal te werpen, en het welligt niet aan spoorslagen zal ontbreken, die kunnen strekken om het gevoel van regt op het bedaard overleg te doen zegevieren, elk opregt vriend van Oostenrijk eene staatkundige gedragslijn moet goedkeuren, bij welke die Staat, in zich zelven gekeerd, maar tevens scherp toeziende, de toekomst afwacht.

WEENEN, 21 Januarij.

De aanstelling van een ministerie *Cavour* in Turin blijft hier niet onopgemerkt, en men ontveinst zich geenszins de nieuwe bezwaren, welke daaruit voor de oostenrijksche belangen in Italie kunnen voortvloeijen; te minder, vermits, bij het herstel der verstandhouding tusschen Frankrijk en Engeland, de beide noordsche mogendheden den verderen loop der zaken werkeloos schijnen te zullen afwachten. Men weet zeer wel, dat er nog 60,000 man fransche troepen in Lombardije staan, zoo het heet om Piemont in toom te houden; maar men weet ook, dat deze troepen elk oogenblik een hulpcorps voor de sardinische kunnen worden, zoodra het Frankrijk goeddunkt om het tractaat van Villafranca te verscheuren; en toch vindt men lieden, die den toestand nog niet als geheel ongunstig aanmerken, vermits de betrekkingen tot Sardinie niet als voor goed geregeld kunnen worden beschouwd, en wel bepaaldelijk, uithoofde het daarstellen van een magtig en zelfstandig Rijk in Italie, door het vereenigen van de Midden-Staten met Piemont, steeds is aangemerkt als evenzeer in strijd met de fransche staatkundige belangen, als het daarstellen van een krachtigen Staat, gelijk het voormalige koningrijk der Nederlanden, ten noorden van Frankrijk, aan welks uiteenscheuring steeds evenzeer onder de restauratie, als onder het daarop gevolgde revolutionaire Regering, is gearbeid.

PARIJS, 21 Januarij.

De laatste alhier uit Napels en Turin ontvangene berigten worden als hoog gewigtig beschouwd, eensdeels wat de inlijving van Midden-Italie in Sardinie aangaat, anderdeels wat de door de Regering van het koningrijk der Beide-Sicilien aan te nemen houding betreft. De zamenstelling van het nieuwe Kabinet te Turin is reeds bekend, en men weet, dat graaf *de Cavour* zich *ad interim* belast met de Binnenlandsche Zaken, ten einde op die wijze de ministeriële waardigheid open te houden voor den heer *Farini*. De sardinische Kamer der Gedeputeerden is ontbonden en te gelijker tijd is de sardinische kieswet in de Aemeliaansche Staten afgekondigd. Men meent daaruit te moeten afleiden, dat de graaf *de Cavour* voornemens is om tot de algemeene verkiezing gelijktijdig overtegaan in Sardinie, Lombardije, Parma, Modena, Romagna en Toscane, opdat de gekozene volksvertegenwoordigers zich naar verkiezing in eene algemeene vergadering zullen kunnen vereenigen tot organisatie van het nieuwe Koningrijk van Boven-Italie. Zooals men zich zal herinneren, is in der tijd dezelfde gedragslijn gevolgd omtrent de Donau-Vorstendommen.

De heer *Elena* is aanvankelijk genoemd geworden onder de personen, die zouden zitting nemen in het nieuwe sardinische ministerie. Het blijkt thans, dat men voor hem geene plaats heeft opengehouden; 't welk als van eenig belang mag worden beschouwd, omdat hij een venetiaansch burger is.

Wat nu de napelsche Regering aangaat, zoo weet men, dat deze ten eenemale ongezind is en blijft om zich toegeeflijk te betoonen. De generaal *Filangieri* oefent weder veel minder invloed uit dan vroeger, en op de raadgevingen van den franschen staatsman, den heer *Brenier*, schijnt weinig of geen acht te worden geslagen. In de hoogere kringen worden inmiddels personen gevonden, die meenen, dat men den moed niet moet opgeven, en het mogelijk is, dat de zaken daar nog een meer gunstigen keer zullen nemen.

— Gisteren werd verzekerd, dat het handels-tractaat met Engeland reeds was geteekend. Heden verneemt men, dat de zaken nog niet zoo ver gekomen zijn, ten gevolge van bezwaren der fransche ijzer-fabriekanten wegens de vermindering van het regt op het engelsch ijzer tot 48 fr. per ton. De heer *Schneider*, het hoofd van het bekende établissement *le Creusot*, heeft gemeend, dat het regt ten minste 70 fr. moest bedragen; doch van de andere zijde is dit als te hoog beschouwd. Vermits echter lord *Cowley* de meest uitgebreide volmagt heeft, wordt vermoed, dat men het weldra eens zal worden, zoodat het tractaat nog voor 24 Januarij zal kunnen worden bekend gemaakt.

In de financiële kringen wordt de vermindering der inkomsten, ten gevolge der voorgenomene wijziging van het tarief, op niet minder dan 100 millioenen begroot. Men schijnt echter te verwachten, dat dit tekort geheel of gedeeltelijk zal worden gedekt door den meerderen invoer van vreemde artikelen, voor welke de markt hier te lande zal worden opengesteld.

De heer *Thouvenel* is hier ter stede aangekomen en zal maandag de ministeriële waardigheid aanvaarden. Men noemt thans den heer *Barrot*, den gezant te Madrid, als den waarschijnlijken gezant te Konstantinopel. In dat geval zou de hertog *de Grammont* naar Madrid worden verplaatst, en de heer *Latour d'Auvergne* naar Rome.

Uit alles schijnt te blijken, dat de komst van den graaf *de Cavour* aan het beleid der zaken te Turin vooraf is gegaan door eene zeer sterke spanning onder de bewindslieden aldaar. Koning *Victor Emmanuel* is zeer ernstig ongesteld geweest op den dag dat het ministerie *Ratazzi* is afgetreden, en heeft zelfs, naar luid van de legitimistische *Union*, driemalen eene belangrijke aderlating ondergaan. Van eene zijde, welke met de Regering in betrekking staat, wordt gemeld, dat de Koning nog niet geheel hersteld is van de borst-aandoening, aan welke hij lijdende is, doch dat deze omstandigheid de zamenstelling van het nieuwe ministerie volstrekt niet heeft vertraagd.

— De prijzen der fondsen hebben heden ter beurze eenige daling ondergaan, nadat men had vernomen, dat nog niet kon worden overgegaan tot de onderteekening van het handels-tractaat met Engeland. Ter beurze werd verzekerd, dat maandag aanstaande bij het departement van Koophandel, O. Werken en Landbouw eene algemeene vergadering moet plaats hebben van al de directeuren van spoorweg-maatschappijen, die zullen worden gehoord omtrent de wijziging van het tarief.

Voorts werd ter beurze verzekerd, dat weder over de vergadering van het Congres werd beraadslaagd, en dat oproerige bewegingen in de Marken hadden plaats gehad. Dit laatste gerucht wordt als ongegrond beschouwd. Inmiddels verneemt men, dat ingezetenen van den Romeinschen Staat tot het besluit zijn gekomen om door middel eener vrijwillige inschrijving eeredegens aantebieden aan Keizer *Napoleon* en aan Koning *Victor Emmanuel*. De inteekening is, zoo als gezegd wordt, geopend met verlof van het pausselijk Bewind. De degens zijn dezer dagen gereed gekomen en worden zeer fraai gevonden. Zij zijn vervaardigd door den wapensmid van het Vaticaan. Zij zullen door deputatien, die zich naar Turin en naar Parijs zullen begeven, worden overhandigd aan de gekroonde hoofden, voor welke zij zijn bestemd.

— De *Moniteur* behelst heden een rapport, geteekend door de ministers *Billault*, *Magne* en *Rouher*, betreffende landbouwkundige verbeteringen en het droogmaken van aan de gemeenten toebehoorende moerasgronden, eene gezamenlijke uitgebreidheid beslaande van 4 millioen 720,000 hectares, waarvan 2 millioen 790,000 hectares onbebouwd en onvruchtbaar zijn. Het voorstel is, dat de gemeenten zullen worden gelast om op eigene kosten die onvruchtbare gronden te ontginnen, nadat de Staatsraad zal hebben verklaard, dat de werkzaamheden ten algemeenen nutte zullen worden ondernomen.

Ontbreken aan eene gemeente de hulpmiddelen, dan zal de Staat zich met de werkzaamheden belasten, tegen te ruggaaf van kapitaal en renten. Kunnen de gemeenten ook aan deze laatste voorwaarde niet voldoen, dan zal het eigendom der ontgonnen terreinen voor de helft aan de Staat overgaan. De drie ministers stellen voor om de som, welke door den Staat in voorschot zal worden verstrekt, tot tien millioenen te beperken.

De Keizer heeft dit voorstel aan het oordeel van den Staatsraad onderworpen.

PARIJS, 22 Januarij.

In den *Moniteur* is een keizerlijk besluit uitgevaardigd, waarbij de Senaat en het Wetgevende Ligchaam tegen 23 Februarij aanstaande worden opgeroepen.

— Bij keizerlijk besluit van 14 Januarij is het kader der militaire vee-artsen gewijzigd geworden, en hebben hunne de tractementen eenige verhooging ondergaan.

De algemeene departementale Raad van den Beneden-Rijn is, op last van Z. M., opgeroepen geworden, om te beraadslagen over de verbindtenissen tot den aanleg van twee spoorwegen en de daartoe betrekkelijke financiële maatregelen. De prefect zal ook andere aangelegenheden van algemeen departementaal belang ter spraak kunnen brengen, doch de zitting zal niet langer dan *drie dagen* mogen duren.

De markies *d'Avrincourt*, lid van den algemeenen Raad in het departement le Pas-de-Calais, is tot honorair kamerheer van den Keizer benoemd.

— Ter zake van de komst van den heer *Thouvenel* aan het hoog bewind, wordt aangemerkt, dat deze staatsman twee belangrijke aangelegenheden zal moeten regelen, dadelijk na zijne betrekking te hebben aanvaard. In de eerste plaats zal hij de onderhandelingen over het handelstractaat met Engeland tot een goed einde moeten brengen, en in de tweede plaats, wat met vrij wat meer bezwaren schijnt te zullen gepaard gaan, zal hij de onderhandelingen over het Congres weder moeten aanknoopen en nieuwe grondslagen aan de hand geven, ter vervanging van die, welke vroeger reeds door de meeste mogendheden zijn aangenomen voor de regeling van het italiaansche vraagstuk.

— *La Patrie* meldt, dat de Paus op den brief van Keizer *Napoleon* heeft geantwoord, dat de Romagna, hoewel thans in opstand, niet aan den Paus toebehoort, maar aan den H. Stoel. De Paus is slechts administrateur en heeft bij zijne verheffing gezworen, dat hij het genoemde gewest aan zijn opvolger zal overgeven. Verder zegt de Paus, dat de bevolking van Romagna, wel is waar, gedurende vijftig jaren in opstand verkeert, maar dat Frankrijk reeds voor zeventig jaren de revolutie heeft gehad, zonder dat eenig der elkander daar te lande opgevolgde gouvernementen er aan heeft gedacht om een duim-breedte gronds aftestaan. Ten slotte merkt de Paus aan, dat de Keizer van Frankrijk welligt te goeder trouw kan te werk gaan, maar dat die Monarch, even als hij, *Pius IX*, eenmaal voor Gods troon zal verschijnen, als wanneer het zal worden uitgemaakt, aan welke zijde het regt en de waarheid is gelegen.

Van eene russische zijde wordt aangemerkt, dat deze brief hoogst zonderling klinkt en gewisselijk niet uit de romeinsche kanselarij afkomstig is. Het zou uit dien hoofde te wenschen zijn, dat het bedoelde stuk onecht werd bevonden. *La Patrie* staat voor de echtheid in.

LONDEN, 21 Januarij.

De ministeriële bladen verkondigen met zekeren ophef, dat in de ophanden zijnde Parlements-zitting, naar alle waarschijnlijkheid vele belangrijke zaken behandeld en ook afgedaan zullen worden. In de eerste plaats zal daartoe behooren het vraagstuk der parlementaire hervorming. Lord *Derby*, het hoofd der conservative partij, heeft dezer dagen, op een te Liverpool te zijner eer gegeven feestmaal, verklaard, dat hij zich niet zal verzetten tegen het tot stand brengen van eene reform-bill, maar integendeel de van de bewindslieden te verwachten voordragt, als zij slechts eenigzins zijne goedkeuring kan wegdragen, zal ondersteunen. Verder zullen de regeling der geldelijke aangelegenheden en de zaken van het krijgswezen en der marine tot belangrijke beraadslagingen aanleiding geven. Ten aanzien van de italiaansche aangelegenheden en de nog plaats hebbende onderhandelingen zullen de ministers, zoo als van den kant der bewindslieden wordt te kennen gegeven, niet in staat wezen om vele staats-stukken mede te deelen, maar ongetwijfeld woorden van aanmoediging spreken ten gunste van de vrijheid van Italie.

— Het aan de militaire zaken gewijde nieuwsblad meldt, dat de te verwachten vermeerdering van het britsche leger denkelijk niet bestaan zal in eene vermeerdering van het getal der battaillons, maar in het versterken der in het koningrijk en in de kolonien dienende regimenten, die elk op 1200 man gebragt zullen worden. Op deze wijze zal de infanterie met omstreeks 15,000 man versterkt worden. Buitendien zal de artillerie eene vermeerdering van ongeveer 7000 man bekomen. Daarentegen zullen de militie-corpsen, waarvan nu omstreeks 22,000 man ingelijfd zijn, geheel ontbonden worden. De uitgaven voor de landmagt zullen dus geene belangrijke verhooging behoeven. — Het leger in Britsch-Indie zal denkelijk aanmerkelijk verminderd worden. Men verwacht, dat twaalf regimenten infanterie in het laatst van dit jaar, of in het begin van 1861, huiswaarts zullen keeren. De ruiterij in Indie zou op tien regimenten bepaald blijven.

— Een hier ontvangen telegr. berigt uit Calcutta van 18 December meldt, dat in den nacht van den 17^den^ in het kamp van den gouverneur-generaal (welke laatstelijk zich te Agra bevond) een brand heeft gewoed, waardoor vele goederen vernield zijn. Volgens een der dagbladen van Calcutta, zou het geheele kamp eene prooi der vlammen geworden zijn, en zouden ook al de aanwezige staats-papieren verloren zijn geraakt. Het zeggen was, dat de brand in de tent van den gouverneur-generaal ontstaan was.

— Men den telegraaf is hier uit Southampton berigt ontvangen, dat eene sloep, waarmede kapitein *Harrison*, de bevelhebber van de Great-Eastern, met 9 andere personen zich van dat schip naar wal begaf, door den storm, die heden woedde, is omgeslagen, en dat de genoemde bevelhebber daarbij verdronken is. De overige drenkelingen zijn gered.

— Volgens de berigten uit Nieuw-York van den 7^den^ dezer, welke voor 't overige geen belangrijk nieuws behelzen, liet het zich nog niet aanzien, dat het Huis der Vertegenwoordigers spoedig met de keus van een voorzitter zou gereed komen. Bij de laatste stemming, zijnde de 27ste, had de heer *Sherman*, de candidaat der republikeinsche partij, 109 st. bekomen, dat is drie minder dan de gevorderde meerderheid.

— De invoeren van goud en zilver uit het buitenland hebben in deze week 485,000 p. st. beloopen; de uitvoeren 555,899 p. st.

De 3 pc. gecons. resc. gingen heden terug tot 95.

BRUSSEL, 22 Januarij.

In de zitting der Kamer van gisteren zijn de geloofsbrieven onderzocht van de op 19 Januarij te Leuven gekozen volksvertegenwoordigers. De heeren *de Man d'Attenrode* en *Landeloos* zijn zonder eenig bezwaar toegelaten. Omtrent de toelating van de heeren *van Dormael* en *Beeckman* moet nader worden beslist, omdat nog bescheiden moeten worden overgelegd, waaruit blijkt dat zij ingezetenen zijn en den wettigen ouderdom hebben bereikt.

De commissie, welke belast is geweest met het onderzoek der geloofsbrieven heeft in haar verslag verklaard, dat zij *met genoegen* had kennis genomen van de wederverkiezing der op 14 Junij benoemde volksvertegenwoordigers. Dit heeft aanleiding gegeven tot niet weinig bezwaar van den kant der liberalen, die hebben gemeend, dat zoodanige uitdrukking behoorde te worden achterwege gelaten in een officieel rapport, vermits het de

[illegible] voegde om haar genoegen of ongenoegen aan den dag te leggen over de besluiten van het corps kiezers. De rapporteur der commissie heeft daarop zelf de weglating der aangeduide zinsnede voorgesteld, waartoe is besloten.

Het clericale hoofdorgaan *le Journal de Bruxelles* is, zooals te naauwernood vermelding behoeft, opgetogen van vreugde over den uitslag der laatste verkiezing te Leuven, en gaat reeds zoo ver van te verzekeren, dat hetgeen nu heeft plaats gehad, aanleiding zal geven tot de ontbinding van het tegenwoordige ministerie, 't welk alles op het spel heeft gezet om zijnen candidaat, den heer *Luesemans*, burgemeester der stad Leuven, te doen benoemen, en daardoor van eene personele kwestie eene staatkundige levensvraag van het hoogste gewigt heeft gemaakt.

De tijd zal moeten leeren, wat hiervan is; maar zooveel schijnt als zeker te kunnen worden aangenomen, dat, ingeval het ministerie aan de eene zijde te Leuven is geslagen geworden, het aan den anderen kant eene schitterende overwinning heeft behaald door de deelneming van het publiek aan de inschrijving voor de leening van 45 millioenen voor den aanleg van vestingwerken om Antwerpen. In 't geheel is ingeschreven voor een bedrag van 450 millioenen. Brussel heeft bijgedragen voor 296 millioenen; Antwerpen voor 124 millioenen; Luik en Hoei voor 10 millioenen, enz. De liberalen maken de aanmerking, dat men regt heeft gehad om deze uitkomst te verwachten, maar niettemin allezins reden heeft, om zich over dezelve te verheugen, als het meest afdoende blijk, dat Belgie met vertrouwen de toekomst tegemoet gaat; — dat de burgers steeds bereid blijven om hunne bezittingen dienstbaar te stellen tot bevestiging der nationaliteit des lands; — eindelijk, dat de ministers goed hebben gezien, vermits het publiek toont ingenomen te zijn met de grondslagen, waarop zij de financiële operatie denken ten uitvoer te brengen.

's GRAVENHAGE, 23 Januarij.

Bij besluiten van 20 Jan. heeft Z. M.: benoemd tot burgemeester der gemeente Vierlingsbeek *P. Jenniskens*; — aan *G. A. de Geus*, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als burgemeester de gemeente Houtrijk en Polanen, en in zijne plaats benoemd *F. H. Kleine*, ten einde deze betrekking te gelijk met die van burgemeester der gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude te bekleeden; — eervol ontslag verleend aan mr. *F. J. van Voorthuyzen*, als burgemeester der gemeente Schoonhoven; — tot Rector Magnificus der hoogeschool te Leiden voor het academie-jaar 1860—1861 benoemd den hoogleeraar *J. de Wal*; — aan den heer *J. P. Ciriaci*, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als referendaris bij het depart. van Financien, onder dankbetuiging voor de veeljarige en belangrijke diensten door hem aan den lande bewezen, en behoudens aanspraak op pensioen; — bij het depart. van Financien benoemd: tot referendaris, den heer *J. C. Bloem*, thans contr. der dir. bel., in- en uitg. regten en acc. te Amsterdam; tot hoofd-commiesen, de heeren mr. *J. L. de Bruyn Kops*, *C. Zeeman* en *J. A. T. Cohen Stuart*, thans commiesen; tot adjunct-commiesen, de heeren *T. A. J. Linnemann*, *J. P. Caron*, *M. Henriquert Pimentel*, *J. A. de Ruiter* en *G. J. Tinbergen*, thans eerste klerken.

— Bij besluiten van 21 Jan., heeft Z. M. goedgekeurd het besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederl. Indie van den 15den Nov. 1859, waarbij de vice-president van den Raad van Nederlandsch Indie, *A. H. W.* baron *de Kock*, op het daartoe door hem gedane verzoek, met den 30sten Junij 1860, op de meest eervolle wijze uit 's lands dienst wordt ontslagen, onder dankbetuiging voor zijne langdurige en trouwe diensten aan den lande bewezen, en met behoud van aanspraak op pensioen; — met ingang van 1 Julij 1860, benoemd: tot vice-president van den Raad van Nederl. Indie, den heer mr. *A. Prins*, thans lid van den Raad, en tot lid, den heer jhr. mr. *H. C. van der Wyck*, thans resident van Soerabaja.

Bij kon. besluit van 21 Jan. is benoemd tot commandeur der orde van den Nederl. Leeuw de aftredende vice-president van den Raad van Nederl. Indie, *A. H. W.* baron *de Kock*, ridder dier orde.

— Z. K. H. Prins *Frederik* is heden ochtend van hier naar Berlijn vertrokken. Den 8sten der volgende maand wordt Z. K. H., met Prinses *Frederik* en Prinses *Maria*, in deze residentie terug verwacht. Hoogstdezelven zullen kort daarna zich naar het eiland Wight begeven.

— Naar men verneemt, is de baron *L. van Bylandt*, grootmeester van het Huis van Z. K. H. den Prins *van Oranje*, door Z. M. den Keizer der Franschen benoemd tot grootkruis der orde van het Legioen van Eer, en de kolonel *van den Bosch*, adjudant van Z. K. H., tot officier van die orde.

HAARLEM, 23 Januarij.

Alhier zijn de volgende telegrammen ontvangen:

WEENEN, 21 Januarij. Verona is met den omtrek dier vesting in staat van beleg verklaard. In al de dusgenaamde Emiliaansche-Staten zullen in het begin van Februarij de verkiezingen voor de provinciale en gemeentebesturen plaats hebben.

PARIJS, 23 Januarij. De *Moniteur* maakt melding van de aanspraak van den minister van Onderwijs, bij het uitreiken der prijzen aan de kweekelingen van de polytechnische-school. De bewindsman heeft gewezen op den roemrijken veldtogt in Italie, en op de dankbaarheid, welke het italiaansche volk voor het erlangen zijner vrijheid aan Frankrijk verschuldigd is. Hij heeft verder o. a. gezegd: „Ik zal niet gewagen van de verwikkelingen, die onvoorziene omstandigheden kunnen te weeg brengen, onder welke de meest welgemeende besluiten uit den aard der zaak moeten worden gewijzigd. Wij willen nergens regeringloosheid of ongodsdienstigheid bevorderlijk zijn. Wij vreezen den Heere, en willen het geloof onzer vaderen in stand houden. Wij zijn katholieken, en nimmer is de godsdienst meer geëerd en beschermd; maar wij zijn ook kinderen van Frankrijk, toegewijd aan deszelfs belangen, waardigheid en wetten, en zullen steeds vertrouwen stellen in de wijsheid en regtschapenheid des Keizers."

LONDEN, 22 Januarij. Naar men verneemt, zal in de voortedragen reform-bill worden voorgesteld om het stemregt in de steden uittebreiden tot al degenen, die een huis van 6 p. st. huurwaarde bewonen. Ten platten lande zou de census niet zoo laag gesteld worden. Het getal der vertegenwoordigers van eenige kiesdistricten zou met 26 verminderd, maar daarentegen dat van andere met dit cijfer vermeerderd worden.

Volgens een hier ontvangen telegram uit Parijs, verzekerde men daar, dat de onderteekening van het fransch-engelsche handels-tractaat uitgesteld was. Het ontwerp van die overeenkomst zou nog gewijzigd worden, om tegemoet te komen aan bedenkingen der fransche fabriekanten.

LONDEN, 23 Januarij. Volgens de *M. Post*, laat het zich aanzien, dat er geen Congres zal plaats hebben. — Datzelfde ministeriële blad meldt, dat van den kant der oppositie geen tegenstand geboden zal worden tegen het in den geest der bewindslieden voortedragen adres van antwoord op de morgen door H. M., bij de opening der Parlements-zitting, te houden aanspraak.

De *Times* verklaart zich heden met nadruk tegen handels-verdragen, die niet strooken met het vrijhandels-stelsel.

LONDEN, 23 Jan. Volgens berigt uit Nieuw-York van den 11den dezer, had het Huis der Vertegenwoordigers nog geen voorzitter gekozen. — De heer *Faulkner* was tot gezant bij het fransche Hof benoemd. — De heer *Miramon* (het hoofd van de conservative partij in Mexico, welke den zetel van zijn bestuur nog in de hoofdstad gevestigd heeft) heeft geprotesteerd tegen het door de Ver. Staten met *Juarez* (het hoofd der liberale partij) gesloten tractaat.

Het committé ter bevordering van den aanleg van spoorweg van Scheveningen, langs 's Gravenhage, naar Gouda heeft besloten het onderzoek daarvan aan eene speciale commissie optedragen, bestaande uit de heeren *Metman*, *Janssen* en *v. Heinsberyen*, ten einde het committé te dienen van berigt, afgescheiden en geheel onafhankelijk van hetgeen omtrent ditzelfde onderwerp door de gemeentelijke autoriteit is, of nog nader zal worden verrigt. Verder is in de gehoudene bijeenkomst van het committé te kennen gegeven, dat, wat den spoorweg van Gouda naar Scheveningen betreft, hetzelve als gedefungeerd kan worden beschouwd, vermits die weg, zonder onvoorziene omstandigheden, tot stand zal komen.

Het committé zal nader een uitvoerig verslag van zijne werkzaamheden openbaar maken.

Men verneemt verder, dat het bestuur van de Rijn-spoorweg-maatschappij met de heeren *Schretlen* en *Maxwils*, die de concessie voor den aanleg van den bedoelden weg hebben aangevraagd, eene overeenkomst heeft aangegaan, bij welke de maatschappij zich verbindt, de dienst te aanvaarden op de door deze heeren aanteleggen weg, uiterlijk op den eersten Mei van het jaar 1862; welke overeenkomst aan de goedkeuring der aandeelhouders van de bedoelde maatschappij, die daartoe tegen den 8sten Februarij aanstaande zijn opgeroepen, zal worden onderworpen.

— Te Deventer zijn in het jaar 1859 geboren 321 z., 368 d., dus 589 kinderen; overleden 348 m., 314 vr., te zamen 662 personen (waaronder 21 levenloos aangegeven kinderen); gehuwd 141 paren.

— Naar men verneemt, worden de ontwerpen der in 1852 benoemde staatscommissie voor de wetgeving in West-Indie gedrukt, zoodat de belanghebbenden zich eerlang dezelve zullen kunnen aanschaffen.

BEURS VAN AMSTERDAM.

Prijzen der Effecten.

23 *Januarij* 1860. 4½ *ure.*

	van	*tot*	*gebl.*
NEDERLAND.			
W. Schuld 2½ p	64¾	13/16	64 13/16
" 3 "	77	—	—
" 4 "	98¾	13/16	—
O. I. Leen. 4 "	98 1/16	—	—
Amort. Sd. 3½ "	94⅛	¼	—
Hand. op resc.	126¼	—	—
" a cont. 4½ "	126½		—
" Leen. 4 p	—	—	—
Holl.-Spw...	—	—	—
Leening 4½ p	—	—	—
Rijn-Spw. 4½ "	—	—	—
BELGIE.			
Ct. Bel. B. 2½ p	—	—	—
" *Rots.* 2½ "	52¼	—	—
FRANKRIJK.			
Certif.....3 p	—	—	—
SPANJE.			
Oblig.....1¼ p	33	1/16	—
" ....3 "	43⅞	—	—
" Bin. 3 "	42 13/16	43	42 15/16
Am.-Schuld...	11⅛	—	—
Bew. Coup....	4 13/16	—	—
PORTUGAL.			
Oblig......3 p	43⅞	15/16	—
" 1856. 3 "	42 7/16	½	—
RUSLAND.			
Hope & C°.5 p	104¼	½	—
" 5 "	102¼	—	—
Certif.Obl.5 "	85½	—	—
" " 4 "	80⅞	—	—
" *Stglts* 4 "	80 15/16	81	—
" N. 4 "	—	—	—
" 5 Ser. 5 "	90⅞	15/16	90 15/16
" 6 " 5 "	100	⅛	100
" Hamb. 5 "	—	—	—
" Lond. 5 "	—	—	—
" " 4½ "	94⅞	—	—
" " 3 "	63⅜	7/16	—
Insch. . 6 "	63	—	—
Cert. . 6 "	63½	¾	63¾
Spw. Act. 5 "	—	—	—
" volgef. 5 "	217½	218	217½
Hypoth... 4½ "	—	—	—
POLEN.			
Aand. 1835. f	—	—	—
Oblig.....4 p	78½	⅝	—

	van	*tot*	*gebl.*
PRUISSEN.			
Oblig. 59. 5 p	102⅝	¾	102¾
Aand. 54. 3½ "	205	—	—
OOSTENRIJK.			
Obl. Met. 5 "	50⅜	9/16	50 7/16
" " 2½ "	27⅛	¼	27 3/16
" r.Amst. 5 "	72¾	73	72⅞
" Nat. 54. 5 "	55½	⅞	55⅝
Wener Bank f	753	760	753
" .. "	268	—	—
" 4 p	259½	—	
Fr. Sp. *Hop.* 3 f	123½	—	—
NAPELS.			
Cert. L. B. 5 p	97¾	—	
DENEMARKEN.			
Obl. Lond. 5 p	—	—	—
" 3 "	—	—	—
BRAZILIE.			
Geldl. 52. 4½ p	—	—	—
" 58. 4½ "	91	—	—
SARDINIE.			
.......5 p	—	—	—
PERU.			
Geldl. 54. 4½ p	—	—	—
" Fransche.	—	—	—
ECUADOR.			
Obl. 55. 1 p	12 7/16	9/16	—
VENEZUELA.			
Oblig. ... 3 p	25 15/16	26 1/16	26
" ... 1¼ "	13⅝	13/16	—
GRENADA.			
Oblig.....4 "	15	1/16	—
" Uitg. ..	4 11/16	—	—
MEXICO.			
Oblig.....3 p	21⅛	3/16	—
N.-AMERICA.			
Philad. Lt. B.	—	—	—
" *Rots.* 6 "	—	—	—
Ill. Spw. Aand.	—	—	—
" Obl. C.B. 7 p	80½	—	—
Galv. Spw. 8 "		—	—
Louisiana 5 "	—	—	
GRIEKENLAND.			
Obl. 1825 5 p	—	—	—

Amsterdam Thesaurie 5 pc. 107⅛. Oostenr. obl. bij *Goll & C°.* 4 pc. 49¼. De 5 pc. div. dat. 49½. De 2½ pc. Wiener Waring 25 15/16. — Beleening 3. Prolongatie 2½. Disconto 3.

Aldus opgemaakt door het Bestuur der *Effecten-Societeit:*

IJ. DE KOCK, *President.* BOON HARTSINCK, 1e. *Secretaris.*

De binnenl. fondsen waren weder vast; de buitenlandsche over het geheel flaauw, vooral de oostenrijksche, die aanmerkelijk lager dan zaturdag bleven.

Prijzen der Coupons: Metall. *f* 21,75; dito Nationale *f* 28,55; diverse in Eng. per £ *f* 11,57½; 3 pc. Eng. Russen per £ *f* 11,57½; Frans. *f* 55¼; Belg. *f* 55¾; Pruiss. *f* 34⅞; Hamb. Russen *f* 32½; Russen in Z. R. *f* 34⅜; Pools. in Fl *f* 26¾; Napelsche *f* 24; Spaans. Piasters *f* 2,39½.

WEENEN, 23 Januarij. De 5 pc. Met. 73.

LONDEN, 23 Januarij. De 3 pc. gecons. 94¾ à ⅞. Mexico 21⅞ à 22⅛. Spanje 44¼ à ¾, en 33⅜ à ⅝.

PARIJS, 23 Januarij. De 3 pc. 68 fr. 70. Spanje 3 pc. 43.

SPECIECOURS.

AMSTERDAM, 23 Januarij. Nieuwe Ducaten *f* 0,00 à *f* 0,00. O. gerande dito *f* 5,50 à *f* 5,60. Wigtige Engelsche Souvereinen *f* 11,65 à *f* 11,75. Dito Pistolen *f* 9,50 à *f* 9,60. Nieuwe Louis d'Or *f* 00,00 à *f* 00,00. Stukken van 20 fr., *f* 9,25 à *f* 9,35 het stuk. Baren Goud en Gouden Specien van *f* 1442,60 per N. P. fijn 9¼ à 10¼ pc. Zilver van 900 à 850 d. *f* 104,20 à *f* 105, per N. P. fijn. Piasters *f* 2,55 à *f* 2,60. Fransche Kroonen *f* 2,70 à *f* 2,75. Stukken van 5 fr. *f* 2,33 à *f* 2,36. Brabandsche Kroonen *f* 2,65 à *f* 2,70. Pruissische Daalders *f* 1,75 à *f* 1,78. Tiengulden-stukken *f* 9,60 à *f* 9,70.

MARKTBERIGTEN.

AMSTERDAM, 23 Januarij. *Tarwe* als voren; 130 ℔ b. Pools. *f* 316; 127 ℔ Gelders. *f* 265; 131 ℔ Polder *f* 290. — *Rogge* flaauw; 124, 126 ℔ Pruis. *f* 215, *f* 221; 120 ℔ Petersb. *f* 187; 116, 119 ℔ Arch. *f* 180, *f* 186; op levering flaauw en lager afgegeven; April *f* 185, *f* 186; Junij *f* 187, *f* 188; Julij *f* 187, *f* 188. — *Boekweit* onveranderd; 118 ℔ Gordijker *f* 205 aan de Zaan. — *Koolzaad* voorj. onveranderd; naj. *f* 3 hooger; op 9 vat, April *f* 369; Oct. *f* 384. — *Lijnzaad* in een doen; 107 ℔ Arch. *f* 265; 107, 108 Egypt. *f* 310.

AMSTERDAM, 23 Januarij. *Raapolie* flaauwer; ord. cond. *f* 36½; vliegend *f* 35¼; op levering mede flaauwer; p° Mei *f* 35½ à *f* 35¾; p° Sept. *f* 36½ à *f* 36¾; p° Oct. *f* 36¾; p° Nov. *f* 37; p° Dec. *f* 37 à *f* 37¼. *Lijnolie* ord. cond. *f* 31; vliegend *f* 29¾; p° Maart *f* 30; p° April *f* 30¼; p° Mei *f* 30½. *Hennepolie* ord. cond. *f* 37¼.

HAARLEM, 23 Januarij. Witte *tarwe* *f* 7,10 à *f* 8,12½; roode dito *f* 8,25 à *f* 8,50, *Rogge* *f* 6. *Garst* *f* 6,60. *Haver* *f* 3 à *f* 4. *Paardenboonen* *f* 6,75.

GRONINGEN, 20 Januarij. De handel in granen was heden weder van weinig belang. *Tarwe* als voren; 70 à 74 p. Ommel. *f* 7,90 à *f* 8,70; 70 à 74 p. Old. *f* 7,65 à *f* 8,45. *Rogge* niet dan lager te verkoopen; 66 à 70 p. *f* 6,10 à *f* 6,70. *Boekweit* prijsh.; 62 à 66 p. gr. zand *f* 4,90 à *f* 6,70; 64 p. veen *f* 4,95. *Gerst* 56 à 58 p. w. *f* 5.05 à *f* 5,75. *Haver* als voren; 38 à 50 p. dikke *f* 3 à *f* 4,45; 36 à 40 p. w. voer *f* 2,95 à *f* 3,60. *Paardenboonen* *f* 6,50 à *f* 6,90. *Koolzaad* bijna zonder handel; *f* 10,80 à *f* 11,60. *Gort* grove *f* 9,25 à *f* 9,40; parel *f* 12 à *f* 14.

LEEUWARDEN, 20 Januarij. *Boter* *f* 50.

LEYDEN, 21 Januarij. *Boter* *f* 1,15 à *f* 1,30; 2de soort 95 c. à *f* 1,10. Aangevoerd 3060 n. p.

SCHEEPSTIJDINGEN.

AMSTERDAM, 22 Januarij. Den 21sten dezer in **Texel** BINNENGEKOMEN: *Reinhard*, Berkelbach van den Sprenckel, Batavia, l. v. Falmouth; *von Berg*, Möller, Passaroeang, l. v. Cowes; *Gesusters*, Visser, Newjork; de stoomb. *Twenthe*, Hull.

UITGEZEILD: de stoomb. *Lion*, Londen. Wind w. z. w. - z. z. w.

Den 21sten dezer in **Helvoet** BINNENGEKOMEN: *Generaal Michiels*, Visser, Tjilatjap; *Gesina Jantina*, Lohman, St. Ubes.

UITGEZEILD: de stoomb. *Eleanor* en *Lord Raglan*, beide naar Newcastle. Wind z.

Den 22sten dezer in **Texel** BINNENGEKOMEN: *Mina*, Cupido, Suriname.

NIETS UITGEZEILD. Wind w. z. w. - z. z. w.

Den 22sten dezer in **Helvoet** NIETS BINNENGEKOMEN.

UITGEZEILD: de stoomb. *Rotterdam*, Marseille; *Feijcnoord*, Londen; *Alert*, Hull; *Maasstroom*, Hamburg. Wind w. z. w.

Den 22sten dezer in **Brouwershaven** BINNENGEKOMEN: *Ary Scheffer*, Kunst, Batavia naar Dordrecht.

Den 29sten Nov. te St. Helena binnengekomen: *Amsterdam*, Herderschee, Batavia naar Amsterdam, heeft de reis voortgezet.

Den 9den Nov. van Iquique uitgezeild: *Ida*, Weyland, Kanaal.

Den 21sten Dec. te Suriname binnengekomen: *Juno*, Roszberger, Amsterdam; en uitgezeild: 10 dito *Suriname*, Rijntjes en *Cornelia Hendrika*, Jaski, beide naar Amsterdam.

Den 8sten dezer te Konstantinopel binnengekomen: *Carolina*, Poelman, Amsterdam; *Pandora*, Jongebloed, Antwerpen.

Den 14den dezer te Triest binnengekomen: *Catharina Cornelia*, Astuling, Troon; 16 dito *Alwina*, Bette en *Christina Johanna*, Stuitje, beide van Amsterdam.

Den 6den dezer te Malta binnengekomen: *Zeemeeuw*, Bontekoe, Glasgow.

GRIMSBY, 18 Januarij. Het schip *Ulysses*, kapt. Möllinger, van Shields naar Macassar, is alhier lek op de reede gekomen.

Gepraaid: 30 Nov. op 24° z. b. en 25° w. l., *Princes Amalia*, van Rijn van Alkemade, van Rotterdam naar Sydney; 11 Jan., op 44° 19′ n. b. en 11° 6′ w. l., *Hollands Trouw*, Keuker, Swansea naar Hongkong.

LEYDEN, 20 Januarij. Door den kerkeraad der Evang. Luthersche gemeente alhier is ter vervulling van de vacature, ontstaan door het vertrek naar Amsterdam van ds. *P. A. Roll*, en voortdurende door het bedanken van ds. *P. G. Westhoff*, te Middelburg, beroepen ds. *H. Heyen*, te Maastricht.

*** Met hartelijken dank aan allen, die het hunne hebben gelieven bijtedragen voor den door de ondergeteekenden aanbevolen Huisvader, wordt hier nog opgegeven, dat behalve de reeds vermelde liefdegaven, nog ontvangen is:

Bij d°. *D. Molenaar* te 's Gravenhage: van A. Z. *f* 9,90; J. A. H. *f* 1,23½; N. N. *f* 2,50; E. N. *f* 1; N. N. *f* 0,50; A. J. S. M. *f* 2,50; 1 K. *f* 1,98; D. S. *f* 2,97; T. *f* 2,50; N. N. *f* 0,50; N. N. *f* 12,37½; D. C. *f* 5; J. K. *f* 10; A. *f* 10.

Bij d°. *I. Prins* te Amsterdam: van S. v. W. *f* 20; N. N. *f* 25; G. M. *f* 5; X. Y. Z. *f* 1,98; benevens nog bij zijn eerw. door den heer S. v. W. gedeponeerd *f* 140.

Bij d°. *P. W. van den Broek* te Rotterdam; van C. te R. *f* 10; A. C. v. R. *f* 10; N. N. *f* 5; H. *f* 5; N. N. *f* 2.50; [illegible] A. M. *f* 2; N. N. *f* 0,50; uit Arnhem van S. M. *f* 8; uit [illegible]hem A. T. *f* 6,18½; N. N. *f* 1.

Bij d°. *J. G. Jorissen* te Utrecht: van R. te B. *f* 10; van N. N. *f* 6,25.

PUBLICATIE.

DE COMMISSARIS DES KONINGS IN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND, brengt ter kennisse van de belanghebbenden, dat de dagen en uren, waarop de loting voor de Nationale Militie achtervolgens in de Hoofdplaatsen der Kantons zal plaats hebben, en door de lotelingen hunne redenen van vrijstelling, welke zij vermeenen te hebben, aan Heeren Militie-commissarissen, ingevolge art. 83 der wet van 8 Januarij 1817, moeten worden ingebragt, bepaald zijn, zoo als bij de hieronder staande opgave is vermeld.

Dat voor de gemeente *Amsterdam* de loting zal geschieden in zes achtereenvolgende werkdagen, en wel in dier voege, dat na afloop van iederen dag der loting, de bus zal worden gesloten in eene kist, welke daarna, zoo door de Heeren leden van het Plaatselijk Bestuur, die bij gezegde loting tegenwoordig zijn, als door den Heer Militie-commissaris, in het bijzijn der lotelingen die verkiezen zullen tot den afloop der loting van dien dag tegenwoordig te zijn, zal worden verzegeld, en op dezelfde wijze den volgenden dag weder geopend.

Amsterdam, Gemeente Amsterdam, eerste dag, Maandag den 20sten Februarij 1860, 's morgens ten 9 ure, het rollen, tellen, in de bus werpen der nommers, het verzegelen der lotingsbus, het aannemen van aanmerkingen op de alphabetische lijst, en voorts de loting van die ingeschrevenen, welke tot dat einde zullen worden opgeroepen.

Tweede dag, Dingsdag den 21sten Februarij 1860, 's morgens ten 9 ure, van die ingeschrevenen, welke tot dat einde zullen worden opgeroepen.

Derde dag, Woensdag den 22sten Februarij 1860, 's morgens ten 9 ure, van die ingeschrevenen, welke tot dat einde zullen worden opgeroepen.

Vierde dag, Donderdag den 23sten Februarij 1860, 's morgens ten 9 ure, van die ingeschrevenen, welke tot dat einde zullen worden opgeroepen.

Vijfde dag, Vrijdag den 24sten Februarij 1860, 's morgens ten 9 ure, van die ingeschrevenen, welke tot dat einde zullen worden opgeroepen.

Zesde dag, Zaturdag den 25sten Februarij 1860, 's morgens om 9 ure, van dezulken, die van den vijfden dag mogten zijn overgebleven.

Naarden. Gemeenten Naarden, Bussem, Hilversum, Huizen, Laren, Blaricum, Zaturdag den 25sten Februarij 1860, 's morgens ten 11 ure.

Weesp. Gemeenten Weesp, Weesper-Karspel, 's Graveland, Nederhorst den Berg, Kortenhoef, Muiden, Diemen, Maandag den 27sten Februarij 1860, 's morgens ten 11 ure.

Ouder-Amstel. Gemeenten Ouder-Amstel, Uithoorn, Nieuwer-Amstel, Aalsmeer, Leimuiden, Dingsdag den 28sten Februarij 1860, 's morgens ten 11 ure.

Heemstede. Gemeenten Heemstede, Haarlemmermeer, Zandvoort, Sloten, Spaarndam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Bloemendaal, Zaturdag den 3den Maart 1860, 's morgens ten 10 ure.

Haarlem. Gemeente Haarlem, Vrijdag den 2den Maart 1860, 's morgens ten 9 ure.

Beverwijk. Gemeenten Beverwijk, Assendelft, Castricum, Uitgeest, Heemskerk, Velzen, Maandag den 5den Maart 1860, 's morgens ten 12 ure.

Koog aan de Zaan. Gemeenten Koog aan de Zaan, Krommenie, Westzaan, Wormerveer, Zaandijk, Woensdag den 22sten Februarij 1860, 's morgens ten 11 ure.

Zaandam. Gemeenten Zaandam, Oostzaan, Donderdag den 23sten Februarij 1860, 's morgens ten 10 ure.

Monnikendam. Gemeenten Monnikendam, Broek in Waterland, Buiksloot, Ilpendam, Landsmeer, 't Eiland Marken, Nieuwendam, Ransdorp, Woensdag den 29sten Februarij 1860, 's morgens ten 11½ ure.

Alkmaar. Gemeenten Alkmaar, Akersloot, Bergen, Heilo, Egmond-Binnen, Egmond aan Zee, Zaturdag den 25sten Februarij 1860, 's morgens ten 10 ure.

Schagen. Gemeenten Schagen, Barsingerhorn, Harenkarspel, Schoorl, St. Maarten, Warmenhuizen, Zijpe, Dingsdag den 28sten Februarij 1860, 's morgens ten 11½ ure.

Helder. Gemeenten Helder, Texel, Vlieland, Maandag den 27sten Februarij 1860, 's morgens ten 9½ ure.

Winkel. Gemeenten Winkel, Abbekerk, Hoogwoud, Nieuwe-Niedorp, Oude-Niedorp, Terschelling, Spanbroek, Wieringen, Wieringerwaard, Sijbe-Karspel, Woensdag den 29sten Februarij 1860, 's morgens ten 11 ure.

Medemblik. Gemeenten Medemblik, Andijk, Nibbixwoud, Twisk, Zwaag, Hoogkarspel, Donderdag den 1sten Maart 1860, 's morgens ten 10½ ure.

Enkhuizen. Gemeenten Enkhuizen, Bovenkarspel, Grootebroek, Urk, Venhuizen, Vrijdag den 2den Maart 1860, 's morgens ten 11½ ure.

Hoorn. Gemeenten Hoorn, Berkhout, Blokker, Schellinkhout, Wognum, Zaturdag den 3den Maart 1860, 's morgens ten 9½ ure.

Edam. Gemeenten Edam, Avenhorn, Beets, Middelie, Oosthuizen, Maandag den 5den Maart 1860, 's morgens ten 10½ ure.

Purmerende. Gemeenten Purmerende, Beemster, Graft, Jisp, Rijp, Wormer, Dingsdag den 6den Maart 1860, 's morgens ten 10 ure.

Broek op Langedijk. Gemeenten Broek op Langedijk, Heer-Hugowaard, Koedijk, Obdam, Oudkarspel, Noordscharwoude, Schermerhorn, Ursem, Zuid- en Noord-Schermer, Vrijdag den 24sten Februarij 1860, 's morgens ten 10½ ure.

Haarlem, De Commissaris des Konings voornoemd,
den 13den Januarij 1860. B O R E E L.

AMSTERDAM—NIEUWEDIEP.

RADERSTOOMJAGTEN MERCURIUS EN ZAANSTROOM.

Hervatting der dienst

op Donderdag 19 *Januarij* 1860.

DAGELIJKS:

Van *Amsterdam* naar het *Nieuwediep*, 's Namiddags 3 ure.
„ *Alkmaar* „ „ „ 's Avonds 6½ „
Van het *Nieuwediep* naar *Amsterdam*, 's Nachts 12 ure
„ *Alkmaar* „ „ 's Morgens 5¾ „

*** Heden beviel van eene DOCHTER Vrouwe *S. BRANDLIGT*, geliefde Echtgenoote van
J. J. VERWEY MEJAN.
HOOGEVEEN, 18 Januarij 1860.

*** Bevallen van eene DOCHTER, de Hoog Wel-Geboren Vrouwe *C. H. DE LANNOY — MEYNET.*
'S HERTOGENBOSCH, 18 Januarij 1860.

*** Bevallen van een *dood* KIND, *G. VAN DEN BERG*, Echtgenoote van H. PORTMANS.
HOORN, 18 Januarij 1860.

*** MAASTRICHT, 19 Januarij 1860. Heden beviel voorspoedig van eenen welgeschapen ZOON de Hoog Wel-Geboren Vrouwe Baronnesse *QUARLES DE QUARLES*, geboren *VAN DONGEN.*

*** Door 's Heeren goedheid is heden zeer voorspoedig van een welgeschapen ZOON bevallen, Vrouwe *E. S. TYNDALL — BETH*, hartelijk geliefde Echtgenoote van Mr. F. J. TYNDALL.
'S HAGE, 19 Januarij 1860.

*** Bevallen van een' ZOON *H. F. TILANUS*, geb. *VAN KAPEL.*
RIJSWIJK, 19 Januarij 1860.

*** Mijne geliefde Echtgenoot *W. SWANENBURG*, beviel heden voorspoedig van een' welgeschapen' ZOON.
EDE, W. HARTELUST.
20 Januarij 1860. Eenige kennisgeving.

*** Bevallen van eene DOCHTER *G. BERMAN — BLOM.*
WATERGANG, 20 Januarij 1860.

*** Bevallen van een ZOON *H. C. G. VERSTER, COCK.*
AMSTERDAM, 20 Januarij 1860.

*** Voorspoedig bevallen van eene DOCHTER *S. VIS — PRINS.*
WORMERVEER, 22 Januarij 1860.

*** AMSTERDAM, 22 Januarij 1860. Bevallen van een' ZOON Vrouwe *VAN BONEVAL FAURE — CANTER CREMERS.*

*** Heden beviel voorspoedig van een ZOON *S. C. E. LASTDRAGER*, Echtgenoot van
LISSE, D. J. VAN STOCKUM.
22 Januarij 1860. Eenige kennisgeving.

*** Overleden: A. B. W. TWISS, DE BOSSON.
ARNHEM, 11 Januarij 1860.

*** Heden overleed, op het onverwachtst, onze veelbeminde Vader en Behuwd-Vader, de Heer PIETER DE VRIES, in leven Secretaris dezer Gemeente, Hoogheemraad van den Zeedijk beöosten *Muiden*, enz.
WEESP, *Uit aller naam,*
den 15den Januarij 1860. P. VERSCHUUR.

*** Heden morgen is, tot onze diepe droefheid, plotseling overleden onze waarde Vader en Behuwd-Vader, de Heer CORNELIS HUIBRECHT HUISMAN, sedert 1801 Hoog-Heemraad, en sedert 1816 Opper-Dijkgraaf van den Ring van Putten, in den gezegenden ouderdom van bijna 82 jaren.
A. DE KONING.
SPIJKENISSE, A. M. DE KONING,
den 16den Januarij 1860. geb. HUISMAN.
J. SCHIPPER WZN.

*** Heden trof mij de gevoelige slag door het afsterven van mijne geliefde jongste Dochter, FRANSCIENA, in den ouderdom van 35 jaren. God sterke mij op mijn gevorderden leeftijd in deze voor mij zoo zware beproeving.
HAARLEM, Wed. H. VAN DIJK.
17 Januarij 1860.

*** Op den 18den Januarij 1860, is te ZUTPHEN, na een langdurig en smartelijk lijden, in veertienjarigen leeftijd overleden JACOBA POMPEJA, zeer geliefde Dochter van Mr. J. F. B. VAN HASSELT en Vrouwe M. L. VAN HASSELT, geboren HOEUFFT.

*** Heden overleed in den ouderdom van 64 jaren Vrouwe S. J. A. J. WISELIUS, Weduwe den Hoog Geleerden Heer *P. van Limburg Brouwer.*
'S GRAVENHAGE, den 13den Januarij 1860.
Eenige kennisgeving.
Wegens buitenlandsche Betrekkingen later geplaatst.

*** Heden overleed, na een smartelijk en langdurig lijden, mijn geliefde Echtgenoot, de Heer F. J. W. STUTTERHEIM, Secretaris der Hofhouding van Z. K. H. Prins *Frederik der Nederlanden*, in den ouderdom van ruim 47 jaren.
A. E. KUNTZ,
'S GRAVENHAGE, Wede. *F. J. W. Stutterheim.*
18 Januarij 1860.

*** Heden overleed, na een kortstondig doch smartelijk lijden van slechts weinige dagen, tot diepe droefheid van mij en mijne Kinderen, in den ouderdom van ruim 73 jaren, mijne geliefde Moeder WILLEMINA TIMMERMANS, Wed. van wijlen den Heer *Hendrik Willem van Doorn.*
Wed. C. ALBERTI,
TIEL, VAN DOORN.
19 Januarij 1860. Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed, tot mijne bittere droefheid, mijne hartelijk geliefde Echtgenoot ALETTA DIRKJE RAVENSWAAIJ; wat ik, mijne Kinderen uit een vorig Huwelijk en hare Betrekkingen in haar verliezen, zullen zij kunnen beseffen, die haar van nabij kenden.
NIJMEGEN, G. K. VAN GULPEN.
19 Januarij 1860. Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed alhier, in den ouderdom van bijna 81 jaren, mijn veelgeliefde Vader, de Hoog Edel-Gestrenge Heer BERNARD JOHAN ROBERT SCHULLER, Gepensioneerd Majoor der Infanterie.
ARNHEM, L. A. E. SCHULLER.
den 19den Januarij 1860. Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed in den ouderdom van 48 jaren en 10 maanden, Mejufvrouw CORNELIA TELJER, geb. VINK, eerder Weduwe van den Heer *Dirk van Os.* Zij overleefde slechts 2 dagen haren derden Zoon *Willem van Os*, welken den ouderdom van ruim 19 jaren bereikte.
LOENEN A/D. VECHT, *Uit aller naam,*
19 Januarij 1860. G. C. VAN OS.

*** Na eene Echtvereeniging van bijna 40 jaren, overleed heden mijne geliefde Echtgenoot ADRIANA JAKOBS, in den ouderdom van 63 jaren en 3 maanden.
J. A. COCHIUS.
VALBURG, 19 Januarij 1860.

*** Heden avond groot tien ure, overleed mijne hooggeachte Huisvrouw C. H. G. GREDANUS, in den ouderdom van 31 jaren en ruim 3 maanden; eene ongesteldheid van meer dan 3 maanden maakte een einde aan haar voor mij en mijne Kinderen zoo dierbaar leven. Ook de Ouders verliezen in haar eene waardige Dochter; de hoop alleen dat zij in beter leven is ingegaan, doet ons berusten en stille zijn. C. PEEREBOOM.
OOSTHUIZEN, 19 Januarij 1860.
Eenige kennisgeving.

*** Behaagde het den Heer van leven en dood, die in den tijd volbrengt, wat Hij van eeuwigheid heeft besloten, drie weken geleden onzen Vader het tijdelijke met het eeuwige te doen verwisselen, thans overleed op den 18den dezer, onze geliefde Moeder ANNA HERLAAR, Wed. van *Cornelis Bijl*, in den ouderdom van 87½ jaren, alsmede ook ten mijnen huize den 19den dezer, onze Tante MARIA BIJL, in den ouderdom van circa 87 jaren.
Uit naam van Kinderen, Behuwd-Kinderen en verdere Betrekkingen,
A. B I J L.
MEERKERK, 20 Januarij 1860.
Algemeene kennisgeving.

*** Heden overleed ons geliefd jongste Kind, HILLEGONDA SOPHIA JOHANNA, in den ouderdom van ruim achttien maanden.
ROTTERDAM, 20 Januarij 1860.
Dr. P. FUHRI SNETHLAGE.
H. S. J. FUHRI SNETHLAGE,
Eenige kennisgeving. SNETHLAGE.

*** Op den 18den dezer overleed alhier mijn geliefde Vader, de Wel-Ed. Gestr. Heer W. B. J. BECQUER, Gepensd. Kapitein, in den ouderdom van ruim 81 jaren.
C. R. C. A. BECQUER.
BREDA, den 21sten Januarij 1860.

*** Heden overleed, tot mijne innige droefheid, mijn hartelijk geliefde Echtgenoot MARCELIS DE JONG Jz., in den ouderdom van 72 jaren, na eene gelukkige Echtvereeniging van 22 jaren. A. E. BODISCO,
UITHOORN, Wede. *M. de Jong Jz.*
21 Januarij 1860.

*** Heden overleed, ten huize van de Erven *Jac. Vervooren* alhier, Mejufvrouw de Wed. VOOGD, geb. SPEKKING. Zij verzorgde een aantal jaren met moederlijke liefde de minderjarige Kinderen, en behartigde met onvermoeide ijver en trouw de belangen der Affaire tot hun onderhoud dienende. Namens de Familie van de
HAARLEM, Erven *Jac. Vervooren.*
21 Januarij 1860. C. THAMER.

*** Heden overleed, tot onze droefheid, onze geliefde Zoon HERMAN CHRISTIAAN, in den jeugdigen leeftijd van ruim negentien jaren. C. J. R. KROON.
WIJK BIJ DUURSTEDE, C. J. C. KROON,
den 22sten Januarij 1860. KONING.

*** Voor de menigvuldige blijken van deelneming, bij de bevalling zijner Echtgenoote, betuigt de ondergeteekende zijnen welmeenenden dank.
HAARLEM, G. J. VAN DIEREN BIJVOET.
21 Januarij 1860.

*** Bij vergissing uitgegeven, twee uitgeloten **COUPONS**, 4 pCt. Oostenrijk bij *Goll en Co.*, **No. 804, Letter D en No. 1582, Letter D**, welke ingewisseld kunnen worden bij den Heer W. SCHEURLEER, Bankier te 's Gravenhage.

*** Zij, die iets verschuldigd zijn aan den Heer W. K J. SCHOOR, in leven Med. Chir. et Art. Obst. Doctor te Koudekerk aan den Rijn, worden bij deze beleefdelijk uitgenoodigd daarvan vóór den 1sten Maart 1860, betaling te doen aan den Wel-Ed. Heer W. P. J. VAN DER CHIJS, te Koudekerk, die zich met de ontvangst, in het belang der Weduwe en Kinderen, wel heeft willen belasten.

REGISTRATIE.

Aan het Kantoor der Registratie en Domeinen te Haarlem, wordt met 1o Februarij aanst. gevraagd: Een **EERSTEN KLERK.** Salaris naar Bekwaamheid. Belanghebbenden worden verzocht zich in *Persoon* of met *franco* Brieven, te vervoegen bij den Ontvanger der Registratie en Domeinen te Gouda.

*** **IEMAND** van ongeveer 30 jaren, ongehuwd, P. G. en jaren lang bij de Rijks-belastingen werkzaam, voornamelijk bij de Posterijen, zag zich gaarne zoo spoedig mogelijk in eene administratieve betrekking geplaatst. *Franco* Brieven onder de Letter F., aan den Heer A. KNOOP, Klein Heiligland te Haarlem.

LETTERZETTER.

Wordt gevraagd tegen vast Werk en goed Loon, een bekwaam en vlug **LETTERZETTER**, voorzien van goede getuigschriften. Adres *franco*, aan den Boekdrukker A. VAN DER MAST, te Gorinchem.

*** Een **KOETSIER**, P. G., 31 jaren oud, ongehuwd, goed kunnende Rijden en met Paarden omgaan, en ook niet onervaren in het Tafeldienen, in staat om de beste getuigenissen van gedrag, humeur en bekwaamheid, te leveren, wenscht zich met Mei e. k. te verplaatsen, liefst in Holland of in de omstreken van Utrecht. Brieven *franco* onder Letter B., bij den Boekhandelaar H. B. BREIJER, te Arnhem.

*** Met den 15den Febr. 1860, zal in de Gemeente Leyderdorp, de betrekking van **VELDWACHTER** openvallen, waaraan eene jaarwedde is verbonden van *f* 250, benevens vrije Bovenkleeding.

Sollicitanten, niet ouder dan 40 jaren, bij voorkeur gepasporteerde Militairen, van een gezond en sterk ligchaamsgestel, worden uitgenoodigd, zich onder overlegging van voldoende getuigschriften en een eigenhandig geschreven verzoekschrift, in *persoon* aantemelden bij den Burgemeester dier Gemeente, voor den 5den Februarij aanstaande.
Leyderdorp, den 21sten *Januarij* 1860.
De Burgemeester,
P. G. HUBRECHT.

*** Tegen Mei a. s. bieden zich aan: Een **MAN en VROUW**, P. G., zonder Kinderen en uit den Burgerstand, als **Huisbewaarders**, op een Buiten of in de Stad. Ook is de Man geschikt voor Tuinwerk.

Adres met *franco* Brieven onder de Letters J. Z., bij den Boekh. A. J. v. D. SIGTENHORST, te Deventer.

Huwelijks-Aanvraag.

Een Heer, in de kracht der jaren, goed gevestigd in eene der voornaamste Steden, buiten zaken, doch er kennis van hebbende, zeer bereid en gewoon in goede kringen te verkeeren, wenscht kennis te maken met eene **DAME of WEDUWE**, *eene beschaafde opvoeding genoten hebbende en welke een matig fortuin kan aanbrengen, om, zoo men elkander mogt bevallen, haar te* **huwen.** *Adres* franco, *Letters R. B., bij den Boekh. G. W. TIELKEMEIJER: Vijgendam te Amsterdam. Er zal enkel gelet kunnen worden op Briefjes, die adres bij een Boekverkooper of andere aanwijzing geven, en eenige dagen tijd-ruimte laten om te antwoorden.*

WELGEMEENDE HUWELIJKSAANVRAAG.

Een Heer van middelbare leeftijd, wonende op een aangenaam gelegen Dorp in Zuid-Holland, door ambts-betrekkingen verhinderd om met de schoone sexe in nadere betrekking te geraken, wenscht langs dezen weg in kennis te komen met eene **DAME** *van niet ouder dan 30 jaren, om na voldoende kennismaking een* **wettig Huwelijk** *aan te gaan, vereischten zijn: goede Familie, aangenaam uiterlijk en zacht humeur, op geld zal niet gelet worden. — Men houde zich verzekerd van stipte geheimhouding, terwijl de Brieven des verkiezende zullen worden teruggezonden.*

P. S. *Reflecterende gelieven zich met* franco *Brieven te adresseeren onder de Letter C., bij den Boekhandelaar JAC. HAZENBERG Cornszoon, te Leyden.*

Alleen op die Brieven welke duidelijke inlichtingen bevatten, zal regard geslagen worden.

*** Eene *Dame*, uit den beschaafden stand, P. Godsd., een ruim en aangenaam aan den Straatweg gelegen Huis en Tuin bewonende, op eenige minuten afstand van eene der schoonste Dorpen in de Provincie Utrecht, in de nabijheid van een Station der Rijn-Spoorweg, wenschte eene **DAME**, van gelijke stand en Godsd., bij zich ter Inwoning, om, behoudens ieders vrijheid, als lid des Gezins te worden opgenomen, tegen billijke, doch matige vergelding. Nadere informatien *franco*, onder Letter O, bij den Boekhandelaar W. WILLEMS, Vijzelstraat te Amsterdam.

*** Eene **JUFVROUW**, uit den beschaafden Stand, P. G., middelbaren leeftijd, verlangt tegen genot van Inwoning, Kost en Huisselijk Verkeer, geplaatst te worden, ter besturing eener Huishouding of tot Gezelschap in een fatsoenlijk Gezin, kunnende de voldoendste informatien produceren. Adres met *franco* Brieven onder Letter W., bij de Boekhandelaars A. VAN HOOGSTRATEN en ZOON, te 's Gravenhage.

*** Een Weduwnaar, met één Kindje, vraagt voor zijne stille Huishouding eene Protestantsche **JUFVROUW.** Brieven *franco*, onder Letters S. W., aan den Boekhandelaar TJEENK WILLINK, te Arnhem.

*** Eene **JUFVROUW** uit den fatsoenlijken stand, P. G., ruim 40 jaren, ten gevolge van een Huwelijk buiten betrekking rakende, wenschte weer als *Huishoudster* geplaatst te worden. Adres met *franco* Brieven, onder Letters C. J., bij de Wed. J. P. VAN RIJETYPEN, Boekh. Hoogstraat te Rotterdam.

*** Er wordt gevraagd tegen 1 Maart aanstaande: Eene fatsoenlijke jonge **DOCHTER** of **WEDUWE**, van de P. G., om als Bonne een klein Kind te verzorgen. Alleen zij die vroeger dergelijke betrekking vervuld hebben, zullen in aanmerking komen.

Voor verdere informatien, adressere men zich met *gefrankeerde* Brieven, onder de Letters A. N., bij H. KOSTER, Boekverkooper der Koninklijke Akademie te Delft.

*** Voor eene Familie die naar O. Indie vertrekt, of eene aldaar gevestigde Familie, bieden zich aan twee fatsoenlijke **BURGER DOCHTERS**, van de P. G., 25 en 26 jaren oud en van goeden getuigen voorzien, het zij Kinder-Jufvrouwen of Naaisters. Adres met *franco* Brieven, onder Letter Z., bij den Boekhandelaar OLDENZEEL, te Rotterdam.

*** Eene Jufvrouw, van de R. C. Godsdienst, tusschen de 30 en 40 jaren oud, zoekt eene betrekking als **HUISHOUDSTER**, of tot Gezelschap eener bejaarde **DAME**, onverschillig waar. Vele jaren in eene betrekking geweest zijnde kan zij de beste getuigen voortbrengen. Adres met *franco* Brieven onder de Letters Y. Z., bij den Boekhandelaar A. H. BAKHUYZEN, te 's Gravenhage.

*** Wordt gevraagd tegen half Februarij te Jutphaas, in een klein Gezin, eene bekwame **KEUKENMEID**, P. G., als Meid alleen. Goed kunnende koken, en van goede getuigschriften voorzien. *Franco* Brieven, Lett. P., Bureau Postkantoor Jutphaas.

*** Er wordt gevraagd tegen p°. Februarij e. k., eene **KEUKENMEID**, van de Prot. Godsdienst, die eene goede burgerpot kan koken en huiswerk verrigten en van goede getuigen is voorzien. Men adressere zich met *franco* Brieven, onder Letters A. B., aan de Kantoor-Boekhandelaars M. WESTERMAN & ZOON, Kalverstraat E. 50, te Amsterdam.

AANBESTEDING,

op Woensdag den 15den Februarij 1860, tot het Herbouwen van de afgebrande **WONING**, in de Haarlemmermeer, in Sectie H. H. N°. 5. Het Bestek ligt ter Lezing te Haarlem, in het Koffijhuis *de Kroon*, en aan 's Moolenaarsbrug in *de Vergulde Roskam*. De Teekening en Bestek ligt ter inzage bij den Kastelein *J. Knol*, in Sectie J. J. N°. 2 in de Haarlemmermeer, alwaar de aanbesteding zal plaats hebben ten 2 ure.

HANDEL IN LANDBOUWZADEN.

De ondergeteekende heeft de eer te berigten, dat hij weder *ruim voorzien* is van alle soorten van **GRAS-, KLAVER-, BOOM-** en **andere ZADEN**, dat de Nieuwe Prijs-Courant verzonden en op aanvrage *gratis* te bekomen is, dat de levering *zoodra mogelijk* en goed geëmballeerd plaats heeft, terwijl de emballage wordt teruggenomen, en, dat bij bestellingen van minstens 100 Ned. ℔, de verzending *vrachtvrij* geschiedt, werwaarts deze van af Nijmegen *regtstreeks* kan plaats hebben.

Nijmegen, 23 *Januarij* 1860. J. NAGEL Jr.

HYPOTHEKEN op alle GEBOUWEN en LANDERIJEN door het geheele Rijk, tegen eene Rente van 4¼ à 5 pCt.

VOORSCHOTTEN op: 1°. KAPITALEN van het Grootboek, zoowel blooten Eigendom als Vruchtgebruik; 2°. Onverdeelde AANDEELEN in Nalatenschappen; 3°. PENSIOENEN en LIJFRENTEN, daarvoor vatbaar.

NB. *Officieren bij de Land- en Zeemagt, kunnen op aannemelijke Condition de tot het aangaan van een Huwelijk vereischte Stortingen erlangen.*

BELEENINGEN op alle KOOPMANSGOEDEREN, PRODUCTEN, METALEN, MATERIALEN, EFFECTEN, OBLIGATIEN en alle andere courante waarden.

INKASSERING van PRETENTIEN, geregtelijk en buiten-geregtelijk naar vaste Tarieven, (op *franco* aanvrage *gratis* verkrijgbaar) en geëvenredigd naar de Geldsommen.

Adres *franco*, aan het Administratie-kantoor **DE TOEVLUGT**, Binnen-Amstel bij de Munt, te Amsterdam.

TE HUUR TEGEN 1° MEI A. S. OF EERDER, VOOR *f* 120 'S JAARS:

Een riand uitzigt hebbend **HUIS** met **MOESTUIN**, op een der beste standen in het Dorp Gendringen, (Gelderl.) alwaar eene florisante Jonge Heeren Kostschool is, bevattende zes Kamers (waarvan) vijf behangen, Keuken met Pomp, Kelder, twee Zolders, Schuur en Binnenplaats. Brieven *franco*, Lett. G, aan het Hulp-Postkantoor aldaar.

TE HUUR!

Om met 1 Mei eerstkomende te aanvaarden, de **BUITENPLAATS MEESWIJK**, gelegen bij de Oude Tolbrug aan den Straatweg en de Vliet, onder de Gemeente Voorburg; bijzonder geschikt voor *Zomer- en Winterverblijf*. Te bevragen ten kantore van den Notaris **H. VAN ZEGWAARD**, te Voorburg.

*** **HERTENKOPPEN**, met in- en uitlandsche Vluchten, **HAZENKOPPEN**, **VOGELS** en viervoetige **DIEREN**, worden geprepareerd en opgezet bij J. H. KAPPELHOFF, uit Parijs ontvangen eene partij **LEEUWEN-, TIJGER-, HONDEN-, VOSSEN-, HERTEN-** en **REEOOGEN**, ook alle soorten oogen voor Dameshandwerken. Utrechtschestraat, bij de Heerengracht Y N° 329, Amsterdam.

BIBLIOTHEEK VAN VOORST.

De Boekhandelaar FREDERIK MULLER, te Amsterdam, heeft van deze uitgebreide en voortreffelijke Bibliotheek de uitvoerige Catalogi over LETTERKUNDE, *Natuurl. Historie* en SCHOONE KUNSTEN en die der HANDSCHRIFTEN en *Autographen*, verzonden en verkrijgbaar gesteld. De Verkoopingen zullen gehouden worden in Januarij 1860, des morgens ten 10½, en des avonds ten 6 ure, op deze en volgende dagen:

23 JANUARIJ — Nieuwe *Buitenlandsche* en *Nederlandsche* Letterkunde (de Nederl. Letterk. bevat eene welligt ongeëvenaarde verzameling van zeldzame en belangrijke Werken). — Voorts: *Natuurlijke Geschiedenis* (waarbij zeer vele groote Natuur-Hist. Reizen en Plaatwerken) en *Fraaije Kunsten* (waaronder een aantal uitmuntende Prentwerken).

27 JANUARIJ — De inderdaad unieke Collectie van 817 HANDSCHRIFTEN en 1100 *Autographen*, met kostbare ALBUMS, enz. enz.

Van de Handschriften is eene beknopte Verkoop Catalogus en eene uitgebreide *beredeneerde* Catalogus te bekomen; de laatste à *f* 1,75.

Behalve bij den Uitgever ook bij de meeste Boekhand. te vinden, onder and. te Leyden, bij E. J. BRILL; 's Hage, M. NIJHOFF; Rotterdam, VAN BAALEN; Utrecht, J. G. BROESE; Arnhem, I. A. NIJHOFF EN ZN; Groningen, R. J. SCHIERBEEK; Leeuwarden, W. EEKHOFF.

GELDERLAND.

à 90 Gulden 's jaars, nabij Nijmegen TE HUUR: Een **HEERENHUIS**, met drie Behangen Kamers, Keuken, Zolder en Kelder.

BOERENHOEVE, à 120 Gulden 's jaars, met pl. m. 2 Morgen Bouw- en Weiland, bij verkiezing meer.

BURGER-WOONHUIS, à 40 's jaars, voorzien van Schuurtje en Tuintje.

Te bevragen met *franco* Brieven, onder Lett. J. H., bij den Uitgever van de *Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant.*

*** Met Mei aanstaande wordt te Delft in HUUR aangeboden, een **BOVENWONING**, met vrije Opgang voor een klein Huisgezin. Met *franco* Brieven te bevragen bij GEBR. VAN LANGENHUYSEN, Boekhandelaren te 's Gravenhage.

*** Door toevallige omstandigheden UIT DE HAND TE KOOP: Eene tot Zomer- en Winterverblijf zeer goed ingerigt **BUITEN**, met Koetshuis, Stalling, geëxtendeerde Moestuin met Broeijerij, Bloemenkast, met uitmuntende Verwarmingstoestel en Terrein van Vermaak, ter groote van 3 Bunders.

Het Huis bevat 10 Kamers, Keuken, Kelder, Provisie- en Domestiekenkamers, en is zeer gezellig gelegen op een' der aangenaamste punten aan den Straatweg van Arnhem naar Zutphen. Hierop reflecterenden, adresseren men zich met *franco* Brieven onder Letters C. P., bij den Boekhandelaar H. B. BREIJER, te Arnhem.

LEES DIT!!!

Wegens aanhoudende ziekelijkheid, presenteert men in eene der meest welvarende Noord-Hollandsche Steden, UIT DE HAND TE KOOP: Eene florisante **AFFAIRE** in *Koloniale* en *Verfwaren*, met modern ingerigt **WOONHUIS**, voorzien van ruime goed behangen en geplafonneerde Woonkamers, Keuken, Kleer- en Pakzolders, mitsgaders fraai aangelegden **BLOEMTUIN**, benevens twee tot gezegde Affaire behoorende kapitale **PAKHUIZEN**, terwijl den **INVENTARIS**, desverkiezende, tegen taxatie kan worden overgenomen. Reflecterende vervoege zich met *gefrankeerde* Brieven, onder Letter A., bij den Boekhandelaar P. J. PERSIJN, te Hoorn.

Voor *f* 1800.—,

wordt er te Amsterdam, door bijzondere gelegenheid ter overname aangeboden, eene sinds zeven jaar met goed succes gedreven zijnde **WINKEL** in *Modes en Kindergoederen*, het Huis doet *f* 400.— Huur, alwaar voor drie vierden van Verhuurd kan worden, en is gelegen in de nabijheid van het in aanbouw zijnde Nijverheids-Paleis; de aanwezige Goederen zijn bijna alle nieuw en Winkelopstal met verdere Inventaris is voor een paar jaar nieuw getimmerd en geschilderd, hetwelk alles met elkander onder de bovengenoemde som begrepen is. Hierop reflecterende, adressere zich *franco*, onder Letters K. F., bij den Kantoor-Boekhandelaar H. G. KOSTER H.Gz., Nieuwendijk hoek Oude Brugsteeg, te Amsterdam.

VERKOOPING,

op Woensdag den 25sten Januarij 1860, des voormiddags ten 10 ure, op de Hofstede *Uit-den-Bosch* onder Heemstede, van **HUISRAAD** en **INBOEDEL**, bestaande in Gladhouten- en Geschilderde Meubelen, Bedden met hun toebehooren, Bed-, Lijf- en Tafellinnen, Mans- en Vrouwenkleederen, eenig Goud en Zilverwerk en hetgeen meer ter Verkoop zal worden aangeboden.

*** Men zal ten overstaan van **Mr. J. F. A. LEESBERG**, Notaris te 's Gravenhage, in het *Venduhuis der Notarissen*, in de Nobelstraat aldaar, in het openbaar, op Maandag den 6den Februarij 1860, des namiddags ten 5 uur, Veilen en op Maandag den 13den Februarij 1860, des avonds ten 7 uur, finaal Verkoopen:

Een hecht, sterk, weldoortimmerd **WINKELHUIS** en **ERVE**, waarin sedert vele jaren met het beste gevolg wordt uitgeoefend eene Slijterij in *Wijnen en Gedistilleerd*, om deszelfs gunstige ligging tevens bijzonder geschikt voor alle affaires, staande en gelegen in het Noordeinde N°. 52, op den hoek van — en nog een Uitgang hebbende in — de Molenstraat te 's Gravenhage, Kadaster Sectie D., N°. 508 en 509, groot 92 Ellen. Bevattende hetzelve behalve eenen ruimen Winkel, twee Beneden en vier Bovenkamers, alle behangen, meest geplafonneerd, van Stookplaatsen, Kasten en vele Gemakken voorzien, Zolder met Zolderkamertje, Keuken met Pompen voor goed Wel- en Regenwater, ruime verwulfde Kelder, voorts nog eene afzonderlijke Bovenwoning met twee behangen Kamers, van Stookplaatsen voorzien, Zolder en eene Pomp voor Welwater. Aangeslagen geweest in de Grondbelasting over 1859 met *f* 58.62. De laatstgezegde Bovenwoning is tot 1 Mei 1861 verhuurt voor *f* 110 's jaars. Te aanvaarden bij de betaling der Kooppenningen op 1 Mei 1860, onder gestanddoening echter der opgegevene Huur. Te bezigtigen des Dingsdags en Donderdags, doch de bedoelde Bovenwoning des Dingsdags en Vrijdags, telkens van 11 tot 2 uur, mits bij de Bewoners te voren belet vragende. Nadere onderrigting te bekomen ten Kantore van voornoemden Notaris LEESBERG, te 's Gravenhage. Brieven *franco*.

Publieke Verkooping
OP TEXEL.

Kapt. **HUGH MAC-ALLASTER**, gevoerd hebbende het Engelsche Fregatschip *Glenorchy*, gedestineerd van Sourabaija naar Amsterdam, den 26sten December l.l., in de Eijerlandsche Gronden verongelukt, als daartoe behoorlijk geautoriseerd, presenteert op Maandag 30 Januarij e. k., des voormiddags elf ure, aan De Cocksdorp op Eijerland, ten overstaan van de aldaar residerende Notarissen Mr. **WILLEM BOK** en **J. L. KIKKERT**, publiek te Verkoopen:

20 Stuks **ZEILEN**, 2 **KABELS**, eenig gekapt **TOUWWERK**, **BOOT** en verdere **SCHEEPS-INVENTARIS**, alsmede het **WRAK**, van voornoemd Fregatschip, met wat zich nog van **ANKERS**, **KETTINGEN**, **TUIGAGE** en **LADING**, daarin mogt bevinden. En

Op den volgenden dag 31 Januarij des avonds 7 ure, in het Logement *den Lindenboom*, aan den Burg:

Eene partij van 70 Leggers **ARAK**, ruim 600 Balen gepelde en ongepelde **RIJST**, en een partijtje **BINDROTTING**, alles in meerder of minder, door zeewater beschadigden toestand.

Afkomstig van en geborgen uit voorn. Schip en Lading; zijnde twee dagen vóór en op den Verkoopdag voor een ieder te bezigtigen.

Nadere informatie te bekomen ten Kantore van voornoemde Notarissen en den Heer **CONINCK WESTENBERG**, aldaar.

VERKOOPING VAN PAARDEN EN RIJTUIGEN,

(*Om contant Geld*).





Op Dingsdag den 31sten Januarij 1860, des voormiddags ten *tien* ure, zullen aan de Stalling van wijlen M. J. LE CLERCQ, te Leyden, op de Langebrug, Wijk IV, N°. 342, ten overstaan van den Notaris **A. VAN LEEUWEN**, publiek worden Verkocht:

Negen **PAARDEN**, eenige **PAARDENTUIGEN**, **STALGEREEDSCHAPPEN** en **RIJTUIGEN**, waaronder eene Barouchette voor zes personen, twee dito voor vier personen, vijf Vigelantes, eene Brisca voor vier personen, eene Drowsky voor vier personen, eene Victoria voor vier personen, eene Phaëton met kap voor vier personen, een Tentwagen voor negen personen, twee dito voor zes personen, twee dito voor vier personen, twee Tilbury's met kap en een zonder kap, alsmede **HOOI**, **STROO** en **MEST**.

Alles zal daags te voren ter plaatse voorschreven te zien zijn.

*** Ten overstaan van den te 's Gravenhage, residerenden Notaris **VAN WANING**, zal ten huize van den Kastelein *van der Lubbe*, in de Herberg *Zeezigt*, te Scheveningen, op Dingsdagen den 7den en 14den Februarij 1860, des avonds ten zes ure, worden Geveild en Verkocht:

De bijzonder gunstig gelegen en goed beklante **STALHOUDERIJ**, van onds genaamd **DE ZWAAN**, staande en gelegen vooraan het Dorp Scheveningen, bestaande in een Huis met twee Benedenkamers, een Bovenkamer, Zolder, Kelder en Keuken, voorts Stalling voor 10 Paarden, ruim Koetshuis, grooten Hooizolder en al hetgeen verder daartoe behoort; wijders het Erfpachtsregt tot den 31sten Mei 1934, op den Grond waarop gemelde Gebouwen gesteld zijn, Kadastraal bekend Sectie A, N°. 4407, groot 2 Roeden, 24 Ellen.

Het gemeld Pand, door uitmuntende ligging ook bijzonder beschikt tot uitoefening van alle andere *Affaires*, kan worden aanvaard met 2 Mei 1860, bij de betaling der Kooppenningen, waarvan ⅔ als eerste Hypotheek op het verkochte kan gevestigd blijven, en bezigtigd dagelijks, met uitzondering van den Zondag, van 12 tot 2 ure.

Voor 3½ Cent per Week

kan men bij den Uitgever H. C. A. CAMPAGNE, te *Tiel* en verder bij alle Boekhandelaren inteekenen op het **EVANGELISCH PENNING-MAGAZIJN**, Maandschrift ter verspreiding van Evangelisch licht en aankweeking van Evangelischen zin onder alle standen. Dit Tijdschrift, waarvan 70 met roem bekende Predikanten den inhoud leveren, is het **GOEDKOOPSTE** dat van dien aard hier te lande bestaat.

Den eersten van elke maand verschijnt eene aflevering van 2 vellen druks. Bij de 1ste afl. van iederen Jaargang wordt een keurige PLAAT gevoegd, terwijl bij de laatste aflevering Titel en algemeenen Omslag GRATIS worden afgeleverd. De Prijs per Jaargang, die door den Uitgever ONGEKEND LAAG gesteld is, met het oog op een aanzienlijk debiet, bedraagt slechts ***f* 1.80 per Jaargang of nog geen 3½ Cent per week.**

De 1e Afl. ziet het licht, met eene Plaat; voorstellende: **Jezus wandelende op de Zee.**

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDE EN ZONEN.

EERSTE vervolg bij de

HAARLEMSCHE COURANT

van 24 Januarij 1860.

EERSTE KAMER DER STATEN-GENERAAL.

Verslag der Commissie van Rapporteurs over het wets-ontwerp tot bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessiën voor den aanleg en de exploitatie van de *Noorder-en Zuiderspoorwegen.*

1. De zoo gewigtige zaak betreffende het aanleggen van spoorwegen in Nederland is thans voor de eerste maal onderworpen aan de opzettelijke overweging van de Eerste Kamer der Staten-Generaal. Terwijl er bij den anderen tak der Vertegenwoordiging reeds meermalen gelegenheid was om over de hoofdpunten, die in deze belangrijke aangelegenheid tot velerhande beschouwingen en bedenkingen aanleiding kunnen geven, van gedachten te wisselen, heeft de Eerste Kamer zich uit den aard der zaak moeten bepalen, om bij zeer enkele gelegenheden met de meeste voorzigtigheid van dit gewigtig onderwerp te gewagen.

Men erkende vrij algemeen bij den aanvang van het onderzoek dezer voordragt, dat deze omstandigheid de taak der Eerste Kamer op dit oogenblik bijzonder moeijelijk maakt, en zulks te meer, omdat door de Regering reeds een- en andermaal als door de Vertegenwoordiging uitgemaakt is voorgesteld datgene, waarover de Kamer zich nog nimmer uitgelaten had noch heeft kunnen uitlaten.

2. Thans wordt aan de Kamer bij één wets-ontwerp voorgesteld de bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessien voor den aanleg en de exploitatie van de *Noorder- en Zuiderspoorwegen*, waarover twijfel ontstond, of de Raad van State gehoord is. Eenige leden, welke daarin een grondwettig bezwaar zagen, wenschten zeer bepaald aan de Regering de vraag te rigten, of zulks inderdaad het geval is. Men antwoordde daarop, dat het feit aan geen twijfel meer onderhevig kan geacht worden sedert de verklaring van den Minister van Binnenlandsche Zaken, dat de Raad van State alleen geraadpleegd is geworden over elke concessie afzonderlijk. Onderscheidene leden betreurden dit te meer, omdat in de concessie van de Zuiderlijnen sedert het advies van den Raad van State belangrijke veranderingen zijn aangebragt. Zij verklaarden tevens, dat het wegvallen van den waarborg, door de Grondwet gewild, in dit geval te meer bedenkelijk schijnt, wanneer men de eigenaardige verhouding in aanmerking neemt, waarin de Eerste Kamer zich tot dit wets-ontwerp geplaatst ziet. Immers, terwijl de Tweede Kamer vroeger in de gelegenheid gesteld werd om over elk der beide voorgedragen concessien afzonderlijk haar gevoelen kenbaar te maken, en die Kamer ook onlangs bij de behandeling van dit wets-ontwerp bij magte was om aan ieder van deszelfs beide artikelen afzonderlijk hare goed- of afkeuring te geven, wordt aan de Eerste Kamer, door de vereeniging van de beide concessies in één wets-ontwerp, een zedelijke dwang opgelegd om beide goed te keuren of te verwerpen. Voor haar geldt de reden van tegemoetkoming niet, welke ten opzigte van dit bezwaar, ook in de Tweede Kamer gerezen, aldaar door de Regering is aangevoerd: dat de Kamer daardoor aan geen band wordt gelegd. De hier bedoelde leden gaven dus hun bezwaar te kennen over de handelwijs der Regering, waardoor eene zoo onregelmatige verhouding van de beide takken der Vertegenwoordiging tot eenen zoo belangrijken wettelijken maatregel is ontstaan. De verbinding van de twee concessien door één wets-ontwerp werd ook dààrom door hen afgekeurd, dewijl beide geheel op zich zelve staan en hare bepalingen niet altijd eensluidende zijn. Voegt men daarbij dat van ééne dier concessien beweerd wordt dat zij onuitvoerlijk moet worden geacht, dan zagen zij daarin eene reden te meer om de vereeniging van beide in één voorstel af te keuren.

Terwijl vele andere leden zich omtrent deze beide punten niet hebben uitgelaten, waren verscheidene leden van oordeel dat in het onderhavig geval een nader advies van den Raad van State gemist kon worden. Zij gaven ook te kennen, geen bezwaar te kunnen zien in den weg, thans door de Regering bewandeld om tot eene eindbeslissing omtrent de verleende concessien te geraken. Huns inziens zou die handelwijs veeleer bijdragen om eene lang gewenschte zaak eindelijk tot stand te doen komen.

De Commissie van Rapporteurs acht zich te dezer plaatse verpligt mede te deelen, dat die leden, welke in de tegenwoordige voordragt over het algemeen hebben berust, zich meerendeels onthielden van het uitvoerig opgeven der gronden, die hen schenen te nopen om de voordragt goed te keuren, of althans niet te deelen in de bezwaren, welke door andere leden daartegen zijn geopperd.

3. In al de afdeelingen is opzettelijk de vraag overwogen, of het aanleggen van spoorwegen hier te lande noodzakelijk te achten is. De meerderheid der leden, welke zich daarover uitlieten, scheen wel in meerdere of mindere mate tot het beantwoorden van die vraag in toestemmenden zin over te hellen. Velen waren van oordeel dat voor die gedeelten van het vaderland waar geene spoorwegen zijn, dit middel van versneld vervoer wenschelijk en noodzakelijk is. Waar alles zich rondom ons snel bewegen kan, daar zou Nederland, bij gemis aan de middelen om mede te gaan, moeten achterblijven. Van lieverlede zou zich traagheid in alles openbaren, de ondernemingsgeest uitgedoofd worden en alle bedrijvigheid te niet gaan. Thans is er in het vaderland met betrekking tot dit onderwerp een geest van opgewektheid bij de ingezetenen ontstaan, waaraan het ongeraden schijnt niet te willen voldoen. De openbare meening mag, zelfs wanneer zij al eenigzins overdreven mogt schijnen, niet geheel veronachtzaamd worden. Een meer dadelijk en regtstreeksch onderling verband van de verschillende deelen des Rijks is in vele opzigten hoogst wenschelijk: eene belangrijke ontwikkeling, niet minder van intellectuelen dan van materielen aard, mag daarvan voor de ingezetenen worden verwacht. In sommige streken van het land, zoowel in het noordelijk als zuidelijk gedeelte, doet zich eene bepaalde behoefte aan dit vervoermiddel gevoelen, zoowel waar waterwegen zijn en het vervoer langs dezelve tijdelijk gesloten is, als vooral waar deze wegen ontbreken. Men wees ook op andere landen, tot wier ontwikkeling de aanleg van spoorwegen zoo veel heeft bijgedragen, terwijl onze groothandel door het gemis daarvan niet in gelijke mate is vooruitgegaan. Het is dus meer dan tijd, dat men in Nederland tot het daarstellen van groote handelswegen overga. Waren er elders geene spoorwegen, dan zouden onze waterwegen genoegzaam aan de behoeften van het handelsverkeer voldoen. Verscheidene leden achtten zelfs de uitdrukking, dat spoorwegen hier te lande *noodzakelijk* zijn, veel te flaauw. Zij meenden dat dit algemeen en volmondig erkend wordt. Zij waren van oordeel, dat de rondom ons vaderland door de naburen aangelegde versnelde middelen van vervoer ons dagelijks meer en meer dringen om met die naburen gelijken tred te gaan. Zoo al geen land, dat prijs op beschaving stelt, thans spoorwegen kan ontberen, hoe veel te minder Nederland, dat boven andere landen met rijkdom bevoorregt is, eene nijvere en talrijke bevolking telt en zoowel handel als scheepvaart tot hoofdmiddelen van bestaan heeft. De eischen des tijds, zeiden deze leden, vorderen zoo gebiedend spoorwegen, dat men hunne *onmisbaarheid* veilig kan beweren. — Andere leden wenschten zoo ver niet te gaan. Zij konden zelfs de *noodzakelijkheid* der spoorwegen, wanneer die uitdrukking in strengen zin opgevat wordt, niet toestemmen. Zij zouden liever van wenschelijkheid, ja hooge wenschelijkheid van dit middel van vervoer voor Nederland spreken. Immers schijnt hetzelve *hier* niet zoo dringend noodzakelijk als elders te zijn, uithoofde van onze zoo belangrijke waterwegen. Ook is de zoo geheel eigenaardige natuurlijke gesteldheid van onzen bodem, althans van sommige gedeelten, voor den aanleg van spoorwegen minder geschikt, dan die van andere landen. Dit geeft aanleiding tot moeijelijkheden en meedere kosten, waarmede die zaak hier meer dan elders te kampen heeft. — Door andere leden werd op de beweerde noodzakelijkheid of zelfs groote wenschelijkheid der spoorwegen nog meer afgedongen. Onder hen waren er die meenden, dat indien er volstrekte behoefte aan meerdere spoorwegen dan de in Nederland reeds aanwezige bestond, er zich reeds veel vroeger aanvragen om concessie tot den aanleg zouden hebben voorgedaan en die aanleg al voor lang zou zijn tot stand gebragt. Enkelen zelfs beweerden dat voor onze groote handelssteden eene verbetering harer waterwegen van meer dringende noodzakelijkheid is. Zij waren bevreesd dat, wanneer men tot het daarstellen van een spoorwegnet zal besluiten, de bedoelde verbetering zeer ten nadeele van die steden achterwege blijven zal.

4. Ook het hoofddoel dat men zich, bij de *rigting* aan de verschillende spoorwegen in Nederland te geven, moet voorstellen, is in de afdeelingen besproken. Bijna algemeen was men van gevoelen, dat eene voor den handel bruikbare verbinding van onze zeehavens met het buitenland, te gelijk met eene genoegzame bevordering van het binnenlandsch verkeer, beoogd moet worden. De meeste leden waren evenwel geneigd om aan het binnenlandsch verkeer de grootste waarde te hechten. Daaronder waren er velen, die van het goederenvervoer door middel van spoorwegen niet veel verwachtten. Zij waren van oordeel, dat onze waterwegen altijd voor een groot deel aan dat vervoer de meest geschikte gelegenheid zullen aanbieden. Des te belangrijker werd door hen het personenvervoer binnen 's lands geacht, inzonderheid voor die gedeelten van het vaderland, waar betere middelen van gemeenschap allezins vereischt worden. Zij zagen daarom ook minder bezwaar in de vele kronkelingen en bogten, waarvan aan dit spoorwegplan een verwijt is gemaakt. Zelfs het personenvervoer naar het buitenland en omgekeerd zou volgens enkele leden niet zoo belangrijk zijn. Men zou dus wel doen door de verst afgelegen plaatsen van het vaderland met deszelfs meest bevolkte gedeelten in verbinding te brengen. Men begeerde eene meer gemakkelijke gemeenschap van de onderscheidene deelen, en meende dat de eenheid van het binnenland daardoor veel bevorderd zoude worden. Daarbij werd gevoegd, dat indien van rijkswege thans zoo aanzienlijke sommen voor den aanleg van spoorwegen worden besteed, het niet meer dan billijk is, dat de ingezetenen in de eerste plaats hun aandeel verkrijgen aan het voordeel van dien maatregel voor hun onderling verkeer. — Een veel geringer aantal leden vestigden vooral de aandacht op het belang, hetwelk naar hunne meening het daarstellen van spoorwegen voor het internationaal verkeer aanbiedt. Eene verbinding van onze zeehavens met bepaalde punten van het buitenland, langs den kortst mogelijken weg, werd door hen inzonderheid wenschelijk gekeurd. Enkelen hadden liefst twee hoofdlijnen van spoorwegen daargesteld gezien, en de aanvulling van ons spoorwegnet door meerdere lijnen aan de latere bemoeijingen van onze nijverheid overgelaten. Anderen meenden dat, wanneer het inwendig verkeer alleen bedoeld wordt, alsdan de aanleg van spoorwegen ligt te kostbaar zou worden.

5. Over de vraag, of men aan *staatsspoorwegen*, dan wel aan *geconcessioneerde*, de voorkeur moet geven, zijn zeer onderscheidene gevoelens medegedeeld. Verscheidene leden meenden dat deze vraag, als zijnde van meer theoretischen aard, bij het onderzoek van deze wet geene beantwoording schijnt te vereischen. Daartegen werd aangevoerd dat, bijaldien de wet door de Kamer niet wierd aangenomen, het dan voor de Regering van veel belang kon zijn te weten hoe de leden der Eerste Kamer omtrent dit punt gezind zijn. Door zich thans daarover uit te spreken zou het eerst kunnen blijken in hoever de Regering met juistheid beweerd heeft, dat de Vertegenwoordiging geene staatsspoorwegen verlangt. Sommige leden konden zich met het beginsel van staatsspoorwegen geenszins vereenigen, en wilde elke bemoeijing van den Staat met den aanleg van spoorwegen uitsluiten, daar deze geheel buiten den werkkring van den Staat gelegen zijn en er geen einde te voorzien is aan de aanvragen van spoorwegen, wanneer eenmaal de Staat zich daarmede belast. Men wees er ook op, dat aan het concessioneren van spoorwegen altijd dit voordeel verbonden is, dat de concessionarissen zich verstaan kunnen met provincien en gemeenten, welke bij den aanleg dier wegen belang hebben. Daarentegen waren niet weinige leden gezind om de voorkeur te geven aan den aanleg van hoofdlijnen op kosten van den Staat en door deszelfs dadelijke zorg, waarna zij de exploitatie van die wegen aan de vrije mededinging van de nijverheid wilden opengesteld hebben. Enkele leden, die anders het beginsel van staatsspoorwegen niet goedkeurden, zeiden dat zij zich, met het oog op het aanhangig wets-ontwerp, met het laatstgemelde gevoelen wel vereenigen konden, vermits zij, zelfs voor het geval dat de wet aangenomen wierd, het tot stand komen der geconcedeerde spoorwegen allezins meenden te moeten betwijfelen, en dus gaarne een middel te baat zouden nemen, hetwelk huns inziens welligt beter het beoogde doel zou doen bereiken. Nog waren er verscheidene leden, die het onderhavig voorstel, als leidende tot den aanleg van vermomde staatsspoorwegen, meenden te moeten afkeuren. Zij hadden in dezen stand der zaak veel liever gezien, dat de thans voorgestelde spoorwegen door den Staat zelven dan door concessionarissen wierden tot stand gebragt.

Eindelijk werd door de tegenstanders van staatsspoorwegen nog aangevoerd, dat onze regeringsvorm aan den aanleg daarvan eigenaardige moeijelijkheden in den weg legt, omdat door zoo ligt vele botsingen en twisten door tegenstrijdige belangen in deze zaak kunnen worden veroorzaakt. Dit gevoelen werd evenwel door voorstanders van staatsspoorwegen bestreden, die zeiden dat in den toestand van de schatkist steeds een genoegzame waarborg is gelegen, dat men zich bij den aanleg van spoorwegen zal bepalen binnen de grenzen van hetgeen mogelijk te achten is. Zij zagen in staatsspoorwegen vooral dit voordeel, dat men langs dien weg meer meester blijft van de rigting der lijnen en van de kosten, die aan deze aanzienlijke werken besteed moeten worden.

6. Met betrekking tot het aantal en de rigting van de voorgedragen lijnen in het algemeen hebben zeer vele leden bezwaren doen gelden, ofschoon deze niet door allen met gelijken kracht werden aangedrongen, en er ook onder die leden waren, die verklaarden dat zij daarvan hunne goed- of afkeuring van het wets-ontwerp niet afhankelijk wilden stellen. Aan de eene zijde oefenden de bepalingen omtrent de rentegarantie door den Staat, waarvan het bedrag zoo aanzienlijk en de duur zoo lang gerekt is, blijkbaar grooten invloed op de beoordeeling uit. Men beweerde dat de voorgedragen lijnen door die garantie eenen grooten last op den Staat doen drukken. Daar deze last door al de ingezetenen gedragen wordt, zou het billijk geweest zijn, dat zooveel mogelijk ook aan allen een gelijk aandeel in het voordeel dezer lijnen ware verzekerd en bijv. een geheel gewest gelijk Noordholland, 't welk tot de gemeene lasten zoo aanzienlijk bijdraagt, van die voordeelen niet ware buitengesloten. Aan de andere zijde had men gewenscht, dat door de Regering een meer beperkt stelsel van lijnen ware voorgedragen. Men meende dat daardoor beter te gemoet zou zijn gekomen aan het algemeen belang van het geheele vaderland, terwijl nu door te veel uitbreiding aan het geheele spoorwegnet te geven, in eens te groote lasten op den Staat worden gelegd, en de uitsluiting van sommige deelen des lands van het voordeel, aan andere toegekend, dubbel onregtvaardig wordt. — Tegen dit laatste gevoelen kwamen andere leden op, die, ofschoon de finantiele bezwaren niet ontkennende, desniettemin verklaarden niet te begrijpen, hoe het tot stand komen van dezen maatregel mogelijk zoude zijn, anders dan door aan het geheele plan eene behoorlijke uitbreiding te geven. Nog beweerden eenige leden, dat zelfs het internationaal verkeer door de voorgedragen lijnen niet wel verzekerd is. Zij wezen op het nadeel, dat zoowel Friesland als Groningen, maar meer bijzonder nog Noordholland en Utrecht, in dit opzigt zouden lijden. Verscheidene leden, die zich meer gunstig over de voorgedragen lijnen uitlieten, beweerden dat, indien men spoorwegen verlangt, het zaak schijnt te zijn om thans in de verleende concessien te berusten.

Onderscheidene leden opperden bedenkingen tegen de voorkeur aan de concessionarissen van de Noorder- en Zuiderspoorwegen gegeven tot het leggen en exploiteren van spoorwegen van Leeuwarden over Heereveen naar Meppel, van Groningen naar de Hannoversche grenzen, van Tilburg naar Turnhout en van Eindhoven naar de Belgische grenzen. Zij gaven hunne vrees te kennen, dat nijvere ondernemers daardoor teruggehouden zullen worden om voor die lijnen concessien aan te vragen, zoodat die voorkeur aldus aan het tot stand komen dezer wegen duurzaam in den weg zou kunnen staan. Men vroeg, of om de aangevoerde redenen de Regering niet gezind zoude zijn om die gegeven voorkeur alsnog uit de beide concessien te ligten.

7. Op de concessie voor den aanleg en de exploitatie van den Noorderspoorweg zijn de volgende bedenkingen medegedeeld. Sommige leden waren van oordeel dat de aansluiting van dien weg aan den Zuiderspoorweg in het midden des lands bepaald had moeten zijn. Zij meenden dat Utrecht daartoe het meest geschikte centraalpunt aanbiedt. Vele andere leden achtten de verbinding met het buitenland ontoereikend, de belangen der provincie Fries-

land voorbijgezien, Groningen bepaald van het buitenland afgesneden, terwijl het voordeel, dat uit deze concessie voor Drenthe ontstaat, niet geacht kan worden op te wegen tegen het nadeel, dat Friesland en Groningen zullen ondervinden. Immers van Harlingen zal de reis naar het zuiden langs eenen omweg loopen, die met den werkelijken afstand buiten alle verhouding staat. Het gemis eener lijn van Harlingen, over Sneek, of over Leeuwarden en Sneek, naar Meppel zal voor de handelsverbinding van Harlingen met Duitschland zeer nadeelig werken en ook voor het personenvervoer bezwarend zijn. Tusschen Leeuwarden en Meppel liggen verscheidene plaatsen, die tot dit vervoer veel kunnen bijdragen, hetgeen tusschen Groningen en Meppel minder het geval schijnt te zijn. Voor Harlingen zou aldus eene meer regtstreeksche verbinding met Rheine van groot belang zijn en ook het noorden van Overijssel, Steenwijk enz. zouden daardoor bevoordeeld worden. In verband daarmede zou eene lijn van Zwolle, over Raalte, naar Almelo en Enschedé ook zeer in het belang zijn der verbinding van Harlingen met Rheine. Sommige leden zouden aan zoodanige lijn de voorkeur hebben gegeven, omdat belangrijke fabriekdistricten aldus beter geholpen zouden zijn dan door het tegenwoordig voorstel. — Daartegen werd door andere leden opgemerkt, dat de weg van Groningen naar Meppel voor het personenvervoer belangrijker geacht moet worden dan die van Leeuwarden naar Meppel, en dat de lijn van Groningen door Drenthe en langs de IJsselsteden dit vervoer meer bevorderen zal dan een weg dwars door Overijssel en door de Veluwe gelegd. Eindelijk werd ook nog met nadruk het bezwaar vermeld, dat aan den zoo luide uitgedrukten wensch eener verbinding van Groningen met het buitenland te Leer of Aschendorf geen gevolg is gegeven. Men vroeg waarom aan de Staten van Groningen nimmer antwoord gegeven is op hunne voor ruim drie jaren gedane aanvrage om concessie tot den aanleg van eenen spoorweg van Groningen, over Winschoten, naar Aschendorf.

In eene afdeeling werd ook nog deze vraag gedaan. Uit de beantwoording der Regering op eene aanmerking, in de Tweede Kamer omtrent de concessie voor de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle gemaakt, is gebleken, dat de uitvoering dier concessie niet van wege de Regering afhankelijk is gesteld van de beslissing omtrent deze wet. Men wenschte te weten, of het dan welligt de concessionarissen voor dien weg zelven zijn, die het voorbehoud gemaakt hebben dat zij zich, wanneer deze wet mogt worden aangenomen, aan de hun verleende concessie zouden kunnen onttrekken.

8. Bij het onderzoek van de concessie betreffende den Zuiderspoorweg hebben vele leden hunne goekeuring niet kunnen geven aan de ter-zijde-stelling der belangen van Noordholland en Utrecht in deze concessie. Zij waren van oordeel dat Amsterdam en 's Hertogenbosch daardoor schade zullen lijden en dat beide deze steden van te veel gewigt zijn om hare handelsbelangen over het hoofd te zien. Door de tegenwoordige concessie wordt slechts een gedeelte van Zuidholland en van Noordbrabant bevoordeeld, maar dit voordeel kan niet opwegen tegen het nadeel, dat aan Amsterdam, Utrecht en 's Hetogenbosch wordt berokkend. Men achtte het onstaatkundig, aldus naijver tusschen groote handelsplaatsen op te wekken, en meende dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuidholland veel meer bevorderd zouden zijn geworden door eene aansluiting van de noorder- aan de zuiderlijn in het midden des lands, hetzij te Utrecht over Kuilenburg, hetzij te Maarsbergen over Amerongen. Men erkende wel dat Dordrecht daardoor benadeeld zoude zijn, maar men oordeelde, dat het belang van die ééne stad niet kan opwegen tegen de schade, die aan zoo aanzienlijke plaatsen als de drie genoemde steden wordt toegebragt. Men wees daarop, dat de aanleg der Zuiderspoorwegen den Nederlandschen handel inzonderheid in staat stellen moet om de concurentie met dien van Belgie te kunnen uithouden, en dat daartoe de kortst mogelijke verbinding ook voor Amsterdam met den linker Rhijnoever door Noordbrabant meer noodig is dan eene regtstreeksche gemeenschap met Belgie, omdat het toch niet mogelijk is om in Belgie zelf met den Belgischen handel mede te dingen, en de verbinding met Frankrijk, uit hoofde van het aldaar nog bestaande tarief, voor den handel aan de landzijde van luttel waarde te achten is. Uit dit oogpunt werd ook de lijn van Tilburg naar Turnhout, voor den aanleg waarvan aan de concessionarissen de voorkeur is gegeven, niet goedgekeurd, omdat dezelve geoordeeld werd van meer belang voor Belgie dan voor Nederland te zijn en zelfs ten nadeele van Rotterdam te zullen strekken. Immers langs die lijn verkrijgt Belgie eene regtstreeksche gemeenschap met het noordelijk gedeelte van Duitschland, waardoor voor Rotterdam eene gevaarlijke concurentie geboren wordt.

Door onderscheidene leden zijn de grieven, die ten behoeve van Amsterdam geopperd waren, beschouwd niet vrij van overdrijving te zijn. Men kon dezelve, met het oog op de verbinding met Duitschland, niet beamen. Men erkende dat Rotterdam in het spoorwegverband met Noordbrabant en met Belgie voorregten boven Amsterdam zal genieten, maar door de lijn over Arnhem en Nijmegen zal voor Amsterdam derwaarts ook een weg geopend worden. Daarenboven is het verschil in den afstand voor de beide groote handelsteden niet als van zoo groote beteekenis aan te merken. Vooral ook met het oog op Dordrecht, dat anders geheel afgezonderd zou blijven liggen, keurde men de thans voorgedragen lijnen goed, als waardoor de gemeenschap met Zeeland en met het buitenland op de meest geschikte wijze zoude worden bevorderd.

9. Ter gelegenheid van deze gedachtenwisseling zijn de overgangen der rivieren en de daaraan verbonden gevaren opzettelijk overwogen. De voorstanders eener aansluiting van de Noorder- en Zuiderspoorwegen in het midden des lands beweerden, dat het daarstellen van een overgang der rivieren op twee plaatsen aan de oost- en aan de westzijde des lands geenszins noodzakelijk te achten is, en dat eene centrale aansluiting zich ook daardoor aanbeveelt, dat men langs dien weg met ééne overbrugging der rivieren kon volstaan. Zij gaven daaraan verre de voorkeur, dewijl het overgaan te Arnhem en te Nijmegen met het oog op ijsverstoppingen en inundatien oneindig gevaarlijker scheen te zijn dan te Kuilenburg, hetgeen huns inziens uit eene ondervinding van vele jaren is gebleken: daardoor zouden dan tevens de moeijelijkheden worden ontgaan, die zich ten aanzien eener overbrugging van het Hollandsch Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk, waarvan de kosten bijna niet te berekenen zijn, zullen voordoen. — Door onderscheidene leden zijn tegen het overbruggen der rivieren bedenkingen zoowel van materielen als van financielen aard, te berde gebragt. Het gevaar daarvan werd door sommige leden zoo groot gerekend, dat zij degenen, die zelven geen ooggetuigen waren geweest van de verwoesting, die door belemmerde ijsgang te weeg gebragt kan worden, niet genoeg meenden te mogen waarschuwen tegen de gevolgen, waaraan men zich door die overbrugging blootstelt. Zij wezen op vele adressen, uitsluitend door grondeigenaren uit die streken ingediend, wier belang bij den aanleg van spoorwegen anders naauw betrokken is. Zij meenden zich daarom tegen alle overbrugging te moeten verklaren, daar ons vaderland de doorgang is voor al het water en al het ijs, dat langs den Rhijn en de Maas naar zee afgevoerd wordt. Zij gaven de hoop te kennen dat, indien men tot eene overbrugging van de rivieren moet overgaan, deze dan slechts op één punt van overgang, waar de minste schade te duchten is, plaats hebben zal. — Intusschen waren de gevoelens omtrent de gevaren die uit overbrugging voortspruiten kunnen, niet eenparig. Vele leden zagen daarin wel groote bezwaren, meenden echter dat een bruikbaar spoorwegstelsel zonder dit middel voor ons vaderland niet te verkrijgen is. Kunstwerken zullen daartoe altijd vereischt worden, en men kan vooraf weten, dat die kostbaar zijn. Sommige leden beweerden zelfs, dat het gevaar der overbruggingen nog bewezen moet worden. Enkelen zeiden dat, indien er in dit opzigt altijd eenige bezwaren zullen blijven bestaan, hetgeen ook voor de lijn over Kuilenburg, met het oog op den Noorder-Lekdijk bovendams, niet geheel ontkend kan worden, dit bezwaar minder geldt ten aanzien van de rigting der lijn, welke in 1853 door eene commissie van den Waterstaat over Maarsbergen verkieselijk is geoordeeld. Deze leden waren van meening dat voor eene overbrugging te Arnhem en Nijmegen evenmin eenig gevaar te duchten is, als voor die te Bommel en te Empel. Ook zagen zij uit ditzelfde oogpunt geen bezwaar in de lijn over Maarsbergen, ofschoon zij daaraan de voorkeur niet wenschten te geven.

Tegen de brug over het Hollandsche Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk zijn inzonderheid bedenkingen geopperd. Men vreesde dat die ligt de helft meer zou blijken te kosten dan daarvoor geraamd is geworden. Vrij algemeen is de wensch uitgedrukt, dat door de Regering aan de Kamer worde medegedeeld eene raming van de kosten, vereischt tot de daarstelling der onderscheidene rivierbruggen, tot dit spoorwegplan behoorende, in het bijzonder van de brug bij de Moerdijk. De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend dit verlangen terstond aan den Voorzitter der Kamer kenbaar te moeten maken om, ware dit mogelijk, reeds vooraf de gevraagde opgaven te verkrijgen. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft thans ten deele aan dit verlangen voldaan door de overlegging van verscheidene ramingen, die bereids gedrukt en aan de leden rondgedeeld zijn.

Ten aanzien van den overgang bij den Moerdijk heeft men gevraagd, of het niet veel meer aannemelijk schijnt dien door middel van een stoomvlot te bewerkstelligen. Immers de waterstand zou de aanwending van dit middel daar ter plaatse veel gemakkelijker maken dan bij den overgang te Kuilenburg. Bij den Moerdijk is het verschil in de waterhoogte gewoonlijk niet meer dan twee ellen. Voor het oponthoud van den overtogt behoeft niet meer dan een vierde van een uur gesteld te worden. Het verschil in de kosten zou beduidend zijn, daar men voor het stoomvlot niet veel meer zou behoeven dan de renten van het kapitaal aan de brug te besteden.

Ook zou het stoomvlot bij den Moerdijk minder kosten dan bij Kuilenburg, omdat men daar zooveel meer zou behoeven voor de torens, welke uit hoofde van het meerder verschil in de waterhoogte aldaar niet gemist kunnen worden. Men herinnerde tot aanprijzing van dit denkbeeld, dat de rijksstoombooten, bestemd voor den overtogt bij den Moerdijk, door den ijsgang niet zijn genoodzaakt geworden, meer dan enkele dagen stil te blijven liggen. Ook zijn stoomvlotten altijd minder gevoelig voor het ijs dan stoombooten, zoodat dit middel, 't welk bij onderscheidene leden nog al waardering ontmoette, zich, vooral voor den overgang bij den Moerdijk, van vele zijden schijnt aan te bevelen. Bleek het nader, dat men toch buiten het leggen eener brug niet kan blijven, men zou dan altijd nog tot den bouw daarvan kunnen besluiten. Enkele leden gaven zelfs te kennen, dat zij het geld, voor de brug bij den Moerdijk bestemd, veel beter besteed zouden achten, wanneer dit gebruikt werd tot het daarstellen van de lijn over Kuilenburg. Op die wijze zouden er, met eene geringe opoffering boven het geraamde bedrag, *drie* overgangen ontstaan, en men zou billijke voldoening geven aan de grieven, ten behoeve van Noordholland en Utrecht aangevoerd. — Eindelijk waren er nog verschillende leden, die het maken der bruggen niet aan de particuliere nijverheid wilden toevertrouwd hebben, maar hun verlangen mededeelen dat, zoo er bruggen moeten zijn, die dan in het belang der publieke veiligheid door den Staat zelven zouden worden gelegd. — Dit laatste gevoelen werd door andere leden bepaald wedersproken, die meenden, dat er voor deze werken eene voldoende zekerheid is gelegen in het toezigt, 't welk de Regering verpligt zal zijn daarop uit te oefenen.

10. Omtrent den Zuiderspoorweg is verder ook nog aangemerkt, dat het aantal lijnen dezer concessie veel te groot is te achten. Daarin heerscht blijkbaar eene weelde, die verbazend genoemd mag worden in vergelijking met andere minder bedeelde gewesten. Men wees op de twee aansluitingen met Duitschland te Venlo en te Roermond, op de beide wegen van Nijmegen naar Venlo en van 's Hertogenbosch over Grave naar Nijmegen, en beweerde dat de lijn van Nijmegen naar Venlo, waarvan men geene opbrengst verwachten kan en waarop Limburg weinig prijs kan stellen, best gemist zou kunnen worden. Omtrent deze lijn werd door anderen, in de veronderstelling dat dezelve aan de regter zijde der Maas getrokken wordt, aangemerkt, dat die lijn door eene barre streek zal loopen en dus beter ware te plaatsen aan de linker zijde dezer rivier, zoowel uit een oogpunt van veiligheid, door niet langs een vreemd grondgebied te worden aangelegd, als met het oog op de opbrengsten, welke het aandoen van meer bevolkte plaatsen zou kunnen opleveren. Daartegen werd opgemerkt, dat de voorgestelde rigting bepaald schijnt te zijn met het doel om het inundatieterrein van de Beersche Maas te ontwijken.

De verandering der vroegere lijn van Tilburg over 's Hertogenbosch naar Helmond in de lijn van Tilburg over Eindhoven naar Helmond werd door een aantal leden niet goedgekeurd. Toen er nog niet besloten was tot den aanleg eener lijn van 's Hertogenbosch naar Nijmegen, toen was de lijn van 's Hertogenbosch over Helmond naar Venlo volkomen goed, maar bij de thans aangebragte veranderingen had er eene lijn van Eindhoven, of althans van Helmond naar Roermond moeten loopen. Nu zal men, om uit 's Hertogenbosch naar de laatstgenoemde plaats te komen, eenen grooten omweg over Tilburg, Eindhoven en Venlo moeten maken. Dit schijnt niet in 't belang te zijn van den handel met Maastricht. Eene regtstreeksche verbinding met Roermond zou meer bevorderlijk geweest zijn voor het internationaal verkeer, daar men aldus te gelijk een dadelijk verband met Gladbach en met Keulen had verkregen, en het binnenlandsch verkeer daarbij geene schade zoude hebben geleden. Ook in het belang van 's Hertogenbosch werd de vroeger ontworpen lijn van Tilburg over de hoofdstad van Noordbrabant naar Helmond beter geoordeeld, dan de tegenwoordige regtstreeksche verbinding van Tilburg met Eindhoven. Daardoor wordt Tilburg meer centraalpunt, hetgeen 's Hertogenbosch had behooren te zijn. De laatstgenoemde plaats wordt nu afgesloten van het zuidelijk en het oostelijk gedeelte van Noordbrabant, waarmede het zoo vele handelsbetrekkingen heeft. De hier bedoelde leden gaven te kennen, dat in elk geval, wanneer de zaak zoo moet blijven, dan de lijn van Tilburg naar 's Hertogenbosch te gelijk aangelegd en in exploitatie gebragt zal moeten worden met die van Breda naar Tilburg, omdat anders 's Hertogenbosch te veel geïsoleerd blijft liggen en welligt gedurende langen tijd voor die stad alle handelsgemeenschap afgesneden wordt.

11. De Zeeuwsche spoorweglijn werd door sommige leden sterk aangeprezen, door anderen aan verscheidene bedenkingen onderhevig geacht. De verdedigers wezen op het groote belang dat in het eindelijk verbinden van de provincie Zeeland aan den vasten bodem des vaderlands is gelegen. Zij beweerden dat onze handel daardoor allezins bevoordeeld en aan Antwerpen eene merkelijke schade veroorzaakt zal worden. Indien spoorwegen inzonderheid strekken moeten ter bevordering van de nationale welvaart, dan mag men zich daarvan in het bijzonder voor Zeeland veel goeds beloven. Daarenboven is Vlissingen, zeiden zij, meer dan menige andere plaats, zoowel voor buitenlandsche als voor binnenlandsche gemeenschap uiterst gunstig gelegen. De aan het spoorwegplan verbonden afdamming van de Ooster-schelde zou de grootste voordeelen aanbieden. Het Rijk zou daardoor in de gelegenheid gesteld worden om eene aanwinst van minstens 25,000 bunders land te maken. De schepen zouden in de haven van Middelburg eene veiliger ligplaats bekomen dan te Vlissingen, en door middel van het kanaal door Walcheren kunnen terugkeeren. Buitendien schijnt met het oog op de maritime etablissementen te Vlissingen het nuttige der zaak ook voor het staatsbelang boven alle bedenking verheven te zijn.

Onderscheidene andere leden konden zich met deze aanbeveling van den Zeeuwschen spoorweg niet vereenigen. Volgens hen was het thans ontijdig, dien weg aan te leggen. Zij meenden dat daarmede te veel te gelijk ondernomen zal worden; dat tegenover de hooge kosten van dien weg, dezelve geacht kan worden veel te weinig te zullen opbrengen. Zeeland zou volgens hen niet met het vasteland verbonden, maar alleen Zuidbeveland en Walcheren toegankelijk gemaakt worden. De andere eilanden en Staats-Vlaanderen blijven daarbuiten liggen. Ook meenden zij dat er een groot onderscheid is te maken tusschen de gunstige ligging van Vlissingen en de vatbaarheid van die plaats, om tot eene groote handelshaven te worden ingerigt. Er waren zelfs leden die beweerden, dat Vlissingen door die Zeeuwsche lijn eigenlijk eene voorhaven van Antwerpen zal worden. Wanneer namelijk deze laatste haven door het ijs gesloten, of door andere oorzaken niet genaakbaar mogt zijn, dan zouden de schepen, voor Antwerpen bestemd, te Vlissingen lossen en hunne ladingen per spoortrein van Vlissingen naar Antwerpen vervoerd worden. Aldus zou het kunnen blijken dat deze spoorweg meer in het belang van Antwerpen dan in dat van onzen eigen handel aangelegd wierd.

In drie afdeelingen is vrij eenparig het verlangen uitgedrukt, dat door de Regering een bepaald antwoord mogt worden gegeven op de vraag aldaar gerezen en besproken: of namelijk de concessie, in der tijd verleend aan de Nederlandsche Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Ooster-Schelde, al dan niet ingetrokken is. Wel meende men die concessie, ook ten gevolge van de afkeuring door de Tweede Kamer nog zeer onlangs van eene nadere overeenkomst tusschen de Regering en die maatschappij, als vervallen te mogen beschouwen. Het was echter niet duidelijk gebleken, of dezelve reeds ingetrokken, dan wel of het vervallen daarvan bij regterlijk gewijsde uitgesproken is. Mogt het een of het ander voor alsnog ontbreken, dan zouden de concessionarissen welligt hunne regten kunnen doen gelden op de reeds drooggemaakte slikken, op- en aanwassen, en dan zoude zich ook thans, bij het vaststellen van deze wet, de vreemde verhouding voordoen, dat het afdammen der Ooster-Schelde aan de concessionarissen van de Zuiderspoorwegen wordt opgedragen, terwijl eene vroegere concessie van datzelfde werk aan anderen nog niet opgeheven zouden zijn.

12. Het onderzoek van de financiele voorwaarden van het spoorwegplan, bestaande zoowel in het waarborgen door den Staat van een zeker bedrag aan renten voor dividend en inkoop, als in het toekennen van rijkssubsidien ter bestrijding der kosten van aanleg van bruggen en andere buitengewone werken, heeft mede aanleiding gegeven tot het uitdrukken van zeer verschillende gevoelens. Men was het vrij algemeen daaromtrent eens, dat die voorwaarden als hoogst belangrijke en in vele opzigten bezwarende offers, van staatswege aan het tot stand komen van spoorwegen te brengen, moeten worden aangemerkt, en dat de beschouwing van deze financiele aangelegenheid eenen overwegenden, ja beheerschenden invloed uitoefent op die van het geheele onderwerp. Vele leden waren van oordeel, dat de geldelijke bepalingen dezer concessien, voor zoover die den Staat betreffen, de krachten der

schatkist te boven gaan. Dit bezwaar kan geacht worden dubbel te moeten wegen na de verklaring van den Minister van Finantien (1) „dat, zoo het noodig mogt bevonden worden om tot dekking der uitgaven, die de spoorwegen zullen vorderen, nieuwe lasten op de natie te leggen, het hem niet aan den moed zal ontbreken om dat voor te stellen." Men zag dus in plaats van de toegezegde hulp aan vele gemeenten in hare finantiele ongelegenheid, en van de vermindering van sommige belastingen, waarop het uitzigt nu benomen werd, nog verhoogde lasten in het verschiet. Zoo als het plan dáár ligt, wordt er vooral voor de toekomst een ontzettend zware last op den Staat gelegd voor eene zaak die, ja wenschelijk, maar niet zoo noodzakelijk geacht kan worden, dat daaraan zulke buitengewoon groote sommen zouden mogen worden te koste gelegd.

Tot staving van hun gevoelen, dat hier inderdaad te groote offers van de schatkist gevergd worden, berekenden verschillende leden, dat de som der bijdragen, die naar het plan der Regering voor de onderscheidene spoorwegondernemingen in *zes* jaren tijds zou moeten worden verstrekt *f* 27,100,000 bedraagt. Voegt men daarbij de kosten eener versmalling van het spoor op den Hollandschen spoorweg, begroot op eene som van *f* 1,420,000, welke maatregel toch niet achterblijven mag, zal de Regering haar doel bereiken met eene behoorlijke aansluiting van het Nederlandsche spoorwegnet, en neemt dan verder in aanmerking, dat de Minister van Oorlog heeft verklaard deels voor de verdediging ten gevolge van den aanleg dezer spoorwegen, deels voor aankoop van geweren, deels tot verbetering van het defensie-wezen *f* 10,700,000 te zullen behoeven, waarbij dan nog niet eens berekend zijn de uitgaven voor de *kazernering* ten laste van den Staat genomen; berekent men eindelijk daarbij de kosten van het maken van een kanaal door Holland op zijn smalst, geraamd op eene som van *f* 18,500,000, en die van *f* 15,000,000, welke de Minister van Kolonien begroot heeft voor het daarstellen der emancipatie van de slaven noodig te zullen zijn, — dan verkrijgt men een totaal bedrag aan buitengewone uitgaven van *f* 72,720,000, waarvan de opoffering voor de toekomst aan groote bezwaren onderhevig schijnt te zijn.

Doch het was vooral tegen de rentegarantie dat vele leden gemeend hebben zich te moeten verklaren. Met het oog op de toekomst kon men dezelve niet anders dan zeer bedenkelijk beschouwen. Wanneer men de aandacht vestigt op de afhankelijkheid, waarin het vaderland zich ten opzigte van zijne finantiele belangen van de opbrengst der Oost-Indische bezittingen bevindt, en in aanmerking neemt dat aldaar nog onlangs moeijelijkheden zijn ontstaan en men in de Oost zelf eene vermeerdering van uitgaven, gepaard aan vermindering van inkomsten, te gemoet gaat, dan kon de band, waaraan de schatkist voor eene lange reeks van jaren door de overeengekomen waarborging van rente gelegd wordt, niet anders dan hoogst drukkend worden beschouwd. Daarenboven is uit een staathuishoudkundig oogpunt de rentegarantie over een zoo ruim aantal jaren niet goed te keuren. Sommige leden zeiden dat een spoorweg, die na verloop van 25 jaren het gewaarborgde rentebedrag niet opbrengen kan, ook niet geacht moet worden vatbaar te zijn om voortdurend te bestaan. Zij zagen hierin eene bevestiging van hun gevoelen, dat men hier eigenlijk met vermomde staatsspoorwegen te doen heeft, en verklaarden nogmaals veel liever te zien dat die wegen dan door den Staat zelven wierden aangelegd.

Ook waren er leden, naar wier meening de Regering ten onregte geene proeven heeft genomen om op reeds gedane aanvragen eenige lijnen door particulieren te doen aanleggen. Er zijn reeds genoeg voorbeelden aanwezig dat, als een weg vatbaar is om goede opbrengsten te geven, het dan niet ontbreekt aan de zoodanigen, die zich aanbieden en in staat zijn om dit werk te ondernemen. Zij konden het niet goedkeuren, dat de Regering geen acht geslagen heeft op aanvragen om concessie gelijk die van de heeren Reerink c. s. en Dull en C°., welke naar hun inzien op veel voordeeliger voorwaarden dan de tegenwoordige zijn gedaan. Hoezeer overtuigd, dat de aanleg van spoorwegen altijd kostbaar zou zijn, was het haar ongenaam, de overtuiging niet te hebben kunnen verkrijgen, dat de geraamde kosten het laagste cijfer dat mogelijk was uitdrukken. Men betreurde dat eene redelijke concurrentie steeds uitgesloten was geweest en dat aldus de kosten uit den aard der zaak hooger, dan noodzakelijk was, zijn geklommen. Men verklaarde ook niet bevreesd te zijn, dat er geene spoorwegen in Nederland zullen komen, bijaldien de nu verleende coecessien niet bij de wet bekrachtigd wierden. Eindelijk beweerden sommige leden dat aan het finantieel bezwaar, uit deze voordragt ontspruitende, te gemoet gekomen had kunnen worden, indien men besloten had, de thans in de schatkist aanwezige gelden grootendeels te besteden tot de uitvoering der voorgenomen werken en het waarborgen van het toegezegde bedrag aan rente. In dat geval zou een fonds, uit bijv. 25 à 30 millioen guldens in eens daar te stellen, in volgende jaren met batige sloten aan te vullen zijn, tot dat hetzelve bij magte ware aan al de voor den Staat uit dit wets-ontwerp voortvloeijende verpligtingen te voldoen. Mogt eene genoegzame aanvulling van het fonds bij de uitkomst blijken onmogelijk te zijn, dan zou des noods in het ontbrekende door eene geldleening kunnen worden voorzien. — Hiertegen werd evenwel opgemerkt, dat men niet regt inzag, hoe de finantiele resultaten van zoodanigen maatregel gunstiger zullen zijn dan die van het plan der Regering. Buitendien is de door die leden aangeprezen weg thans door de Vertegenwoordiging bepaald verlaten door de aanneming der wet van 3 Junij 1858 (*Staatsblad* n°. 32).

13. Tegen de bezwaren, welke aldus met meerderen of minderen nadruk ten aanzien van de finantiele voorwaarden in het midden werden gebragt, stelden vele leden, die anders gaarne voor een goed deel deze bezwaren erkenden, hun gevoelen over dat, als men eindelijk tot het aanleggen van spoorwegen zal overgaan, het niet mogelijk is om daartoe zonder het verleenen van subsidien en het waarborgen van een aanzienlijk bedrag aan rente te geraken. Zij zagen de toekomst niet zoo zwart gekleurd in als die door de tegenstanders was voorgesteld. Immers men nam van die zijde de houding aan, als of door dezen maatregel aan allen voorspoed van 's Rijks finantien voor goed de bodem ingeslagen zou zijn. Zij meenden betere verwachtingen van de toekomst te mogen hebben. De te brengen offers toch, hoe aanzienlijk ook, staan in verhouding met het gewigt en de uitgestrektheid der werken, en beloven, zoo al geene regtstreeksche, dan toch stellig zijdelingsche voordeelen, daaraan evenredig. Naar hun inzien waren de beschouwingen der tegenstanders niet van overdrijving vrij te pleiten, vermits door hen gedurende den ganschen termijn van de rentegarantie, de opbrengst der spoorwegen, als van geene beteekenis, over het hoofd gezien en de mogelijkheid althans eener terugbetaling van de te geven bijdragen niet in rekening gebragt wordt. Daarenboven is het tijdstip, waarop die bijdragen thans gevraagd worden, gunstig te noemen. Het schijnt dus beter daartoe nu over te gaan, dan om de daarstelling van spoorwegen door het geheele Rijk weder aan de wisselvalligheden prijs te geven, waaraan deze maatregel tot nu toe blootgestaan heeft en bij uitstel welligt nog lang onderworpen zal blijven. Zij meenden genoegzaam vertrouwen te kunnen stellen in het beleid der Regering ten opzigte van deze belangrijke aangelegenheid, om over verscheidene bezwaren heen te stappen. Zij beschouwden ook eene rentegarantie over een ruim tijdperk van jaren als het beste middel om in de bestaande behoefte te voorzien. Zij verwachtten dat het volle bedrag daarvan niet gevorderd zal worden, en voegden er bij, dat het niet meer dan billijk is te achten, indien ook het volgend geslacht de lasten moet helpen dragen, waarvan het de vruchten zal genieten. Zij meenden toch dat het verleenen van genoegzame subsidien voor den aanleg dezer werken door de schatkist in de eerstvolgende jaren niet zou kunnen gedragen worden.

Deze laatste redenering werd door sommige tegenstanders nog wedersproken. Volgens hen waren door het tegenwoordig geslacht reeds zoovele lasten op het nageslacht gelegd, dat men er eer naar omzien moest die te verminderen, dan er aan denken om daarbij nog zulk een aanzienlijken last te voegen. Zij zouden daarom verre de voorkeur gegeven hebben aan groote subsidien boven de rentegarantie, vermits die bijdragen niet in eens betaald maar over een aantal jaren verdeeld hadden kunnen worden.

14. Te dezer zake werd de vraag gedaan, of men de jaarlijksche bijdrage, waaraan de Regering de voorkeur gegeven heeft, wel als eene eigenlijke rentegarantie kan aanmerken. Immers niet aan de aandeelhouders der maatschappij, maar aan de vennootschap, waarop de concessie overgaat, is een zeker bedrag van rente gewaarborgd. Kunnen de exploitatiekosten niet genoegzaam worden gedekt, dan zullen de aandeelhouders een geringer bedrag aan dividend erlangen. Men vreesde dat die omstandigheid, gepaard met de bepaling van art. 49 van het Wetboek van Koophandel, zeer hinderlijk zal zijn aan het verkrijgen der benoodigde kapitalen, en betwijfelde zeer, of het mogelijk zal wezen, op die wijze de zaak tot stand te brengen.

Ook door andere leden zijn redenen aangevoerd, die hen de vrees deden koesteren, dat voor deze groote ondernemingen geene genoegzame kapitalen te verkrijgen zullen zijn. De bepalingen van artt. 41 en 43 van het Wetboek van Koophandel schijnen hier zeer in den weg te staan. De aandeelen in het kapitaal der vennootschappen zullen op de geldmarkt niet dan zeer bezwaarlijk verhandelbaar zijn, daar de ondervinding leert, dat aandeelen op naam, waarvan het volle bedrag niet gestort is, altijd uiterst moeijelijk zijn te plaatsen. Men vroeg, of het in het stelsel der Regering niet raadzaam zou geweest zijn, indien men, ter bevordering der onderneming, in dit geval eene afwijking van de aangeduide voorschriften van het Wetboek van Koophandel had voorgesteld. Ook zijn de bepalingen in de beide concessien (art. 58 Noorderspoorweg en 60 Zuiderspoorweg), betreffende het geval van vervallen-verklaring der concessie en ontbinding der vennootschappen, in dit opzigt nadeelig te achten. „Dan wordt de verkoopwaarde van de wegen, het materieel en wat tot een en ander behoort, geschat door drie deskundigen, van weêrszijden een, en de derde door den Hoogen-Raad te benoemen. *De Staat betaalt alsdan de door die drie deskundigen geschatte waarde, verminderd met* 20 *per cent.*" Dit laatste achtte men hoogst bezwarend voor de geldschieters, vooral nadat de waardering door deskundige scheidsmannen op de voorschreven wijze heeft plaats gehad.

15. In verband met de bepaling, dat na afloop van den termijn van 99 jaren, voor de concessien bepaald, of zooveel vroeger als het kapitaal der vennootschap geheel zal afgelost zijn, de wegen met het materieel en alles wat tot een en ander behoort aan den Staat vervallen, kon men zich geene juiste rekenschap geven van de wijze, waarop dat doel zal worden bereikt. Men vraagde mitsdien:

1°. in welke verhouding het jaarlijksch bedrag der rentegarantie, aan de vennootschap voor te schieten, door deze tot aflossing van schuld en tot het betalen van rente zal worden besteed; met andere woorden: hoeveel van dat geld voor aflossing, hoeveel voor rente-betaling zal worden bestemd;

2°. of in de artt. 94 en 96 van de concessie voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen een genoegzaam middel voor den Staat gelegen is om te zorgen dat met de aflossing van het kapitaal der vennootschap, waarbij de Staat blijkbaar zoo groot belang heeft, geregeld voortgegaan wordt.

16. Na deze overwegingen van meer algemeenen aard, waarbij echter, gelijk uit het voorafgaande blijkt, meermalen tot bijzondere deelen van deze voordragt afgedaald werd, is men in de afdeelingen opzettelijk genaderd tot het onderzoek van het wets-ontwerp zelf en heeft men in de eerste plaats de aandacht gevestigd op den vorm, waarin deze wetsvoordragt bij de Kamer is overgebragt. Men maakte de opmerking, dat daaraan ontbreekt eene officiele mededeeling van de beide concessien voor den Noorder- en den Zuiderspoorweg, zoowel als van de beschikkingen des Konings, krachtens welke deze concessien zijn verleend. Ofschoon dezelve geen bestanddeel van de wet uitmaken, strekt die wet echter alleen tot bekrachtiging van eenige artikelen van de beide verleende concessien. Men had dus mogen verwachten dat er een door den Minister van Binnenlandsche Zaken behoorlijk gewaarmerkt afschrift van elke dier concessien bij het wets-ontwerp ware gevoegd geweest. Wel zijn die concessien voor de Tweede Kamer gedrukt en aldus ter kennis van de leden der Eerste Kamer gekomen. De concessie van den Noorderspoorweg is ten gevolge van daarin sedert de aanbieding van het vroeger wets-ontwerp aangebragte wijzigingen, herdrukt geworden. Die van den Zuiderspoorweg daarentegen voert steeds het nommer der vorige wet, zonder dat in de stukken, behoorende tot dit wets-ontwerp, daarheen uitdrukkelijk wordt verwezen. Men wenscht de ernstige aandacht der Regering op dit punt te vestigen, omdat, waar het zoo belangrijke zaken betreft, een zoo beduidend gebrek in den vorm tot zeer nadeelige gevolgen aanleiding zou kunnen geven.

17. Enkele leden meenden deze voordragt in het naauwste verband te moeten beschouwen met het voornemen om het bestaande spoor van den Hollandschen spoorweg te versmallen en het plan betreffende het maken van een kanaal door Holland op zijn smalst. Intusschen is het eerstgemelde ontwerp door de Tweede Kamer voor alsnog niet goedgekeurd, omtrent het tweede is nog geen besluit genomen; vermits echter de tegenwoordige voordragt met die beide door de Regering voorgestelde maatregelen in hunne schatting als het ware een geheel uitmaakt, hadden zij gewenscht, dat de zaak der spoorwegen eerst later behandeld wierd, nadat omtrent de beide andere onderwerpen zoude zijn beslist.

Ook gaf de onbillijkheid, welke sommige leden meenden dat in deze wet gelegen is met betrekking tot het belang van enkele provincien, hun aanleiding om het verlangen uit te drukken dat, zoodra de finantien van den Staat zullen toelaten om daarin te voorzien, alsdan aan die lijnen de voorkeur zal worden gegeven, welke nu nog ontbreken, in het bijzonder in Noordholland en in Friesland. Sommige leden zouden de voorkeur gegeven hebben aan het verleenen van eene concessie voor al de thans voorgestelde werken aan dezelfde personen. Zij meenden dat daardoor de nadeelige gevolgen eener mededinging van weêrszijden zoowel voor het verkrijgen van geld als van werklieden en materieel had kunnen worden vermeden.

18. Verscheidene leden hebben de aandacht gevestigd op de omstandigheid, dat er in de concessien geene waarborgen gegeven zijn, waardoor de concessionarissen verpligt kunnen worden om de verschillende spoorwegen in tijds te voltooijen en in exploitatie te brengen. Wel is voor elk dier wegen de uiterste termijn bepaald, binnen welken dit zal behooren te geschieden; maar aan de Regering is geene genoegzame magt gegeven om intusschen de concessionarissen te noodzaken, den noodigen voortgang met de vereischte werken te maken. Men kan zich in dit opzigt niet tevreden stellen met de waarborgen, welke de concessionarissen persoonlijk aanbieden, om hunnen ijver en voortvarendheid vertrouwen te stellen, want de concessien gaan van dezen over op vennootschappen, waarvan het bestuur nog onbekend is. Men wenschte dus te weten hoe de Regering in deze leemte zal voorzien. Enkele leden waren van oordeel dat het onmogelijk was daaromtrent iets in de concessien te bepalen, tenzij men aan de Regering eene magt wilde toekennen, die alle verhouding te boven zou gaan. Zij dachten dat men beter deed met particulieren vrij te laten in hunne handelingen, wilde men voldoende uitkomsten erlangen. Van de andere zijde werd daarop geantwoord, dat zulks in het algemeen waar kon zijn, maar dat deze zaak in het bijzonder van te groot belang is en te groote opofferingen vereischt, om niet naauwkeurig zorg te dragen dat de Regering bij magte zij om over den voortgang der werken een aanhoudend en behoorlijk toezigt uit te oefenen.

19. Met het oog op het antwoord door de Regering laatstelijk op art. 17 van de eerstvoorgedragen concessie van den Noorderspoorweg gegeven (zie Memorie van Beantwoording, XLVIII, n°. 8, blz. 33), is door enkele leden gevraagd, of het in de bedoeling van gemeld artikel ligt, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken de bij de slotalinea bepaalde uitzondering zou kunnen toepassen, niet slechts op gedeelten van, maar op al de werken en leveringen tot den aanleg der wegen en hunne exploitatie behoorende. — Eene aanneming bij *forfait absolu* kon door die leden niet worden goedgekeurd.

20. Op de hierboven reeds aangehaalde artt. 58 en 60 der concessien voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen is ook nog de aanmerking gemaakt dat, zoodra de Staat zich in de noodzakelijkheid zien zal om zich, overeenkomstig die bepalingen, in het bezit te stellen der wegen en van al hetgeen daartoe behoort, er alsdan staatsspoorwegen zullen zijn, waarvan de kosten onmiddelijk betaald moeten worden. Sommige leden achtten dit zeer bezwarend, omdat het niet denkbaar is dat de schatkist in staat zoude zijn om zulke groote sommen in eens te voldoen. Het verkrijgen van kostbare staatsspoorwegen is het gevolg van deze artikelen, wanneer men die toepast: en wil men ze niet toepassen, waartoe dan deze bepalingen geschreven?

21. Bij de artt. 76 en 78 der beide concessien wordt bepaald, dat de bestaande of te maken algemeene wetten en verordeningen op het stuk van de politie der spoorwegen van toepassing zijn op de geconcessioneerde. Waartoe dan, vroeg men, bij diezelfde concessien verschillende bepalingen opgenomen, die in de politiewet op de spoorwegen reeds geschreven staan?

22. Eindelijk is nog door eenige leden twijfel geopperd omtrent het regt verstand van art. 82 der concessie voor de Noorderspoorwegen. De woorden: *het geheele bedrag van het daarvoor verschuldigde* enz. moeten volgens de regelen der taal terugslaan op het onmiddelijk voorafgaande *„eene jaarlijksche rente van vier en een half ten honderd"*. Daaruit zou, blijkbaar tegen de bedoeling van het artikel kunnen worden afgeleid, dat die jaarlijksche rente eene som van een en een half millioen gulden zou kunnen bedragen. Uit hoofde van dezen grammaticalen twijfel wenschten deze leden omtrent dit punt eene bepaalde verklaring van de Regering uit te lokken.

Nadat deze uitslag van het onderzoek, in de afdeelingen der Eerste Kamer gehouden, waaraan 33 leden deel genomen hebben, op den 6den Januarij aan de Regering was medegedeeld, is van haar den 17den daaraanvolgende ontvangen deze:

MEMORIE VAN BEANTWOORDING.

1. De taak van de Eerste Kamer wordt in den aanvang van het Verslag, wat de behandeling van het tegenwoordig wets-ontwerp aangaat, uiterst moeijelijk genoemd, omdat de zaak der spoorwegen thans voor de eerste maal aan hare opzettelijke overweging wordt onderworpen, terwijl de andere tak der Vertegenwoordiging in de gelegen-

(1) In de zitting der Tweede Kamer van 14 November ll. Bijblad blz. 183.

heid is geweest, van gedachten te wisselen over de hoofdpunten, die in deze belangrijke aangelegenheid tot velerhande beschouwingen en bedenkingen aanleiding kunnen geven.

De Kamer schijnt die moeijelijkheid niet te vinden in de overweging der vraag, of de verdere aanleg van spoorwegen hier te lande nuttig en noodig is. Immers uit den inhoud van het Verslag is op te maken, dat de meerderheid der Kamer in het algemeen gevoelen deelt, dat verdere uitbreiding noodzakelijk of hoogst wenschelijk is.

De moeijelijkheid kan dus, naar het schijnt, alleen gevonden zijn in de overweging, of de bij het voorstel van wet bedoelde lijnen voldoen aan de behoeften en of de uitgeloofde ondersteuning de finantiele krachten van den Staat niet te boven gaat. Dan zij echter de bescheiden vraag geoorloofd, of niet juist ten gevolge van die gedachtenwisseling over de hoofdpunten met den anderen tak der Vertegenwoordiging de taak der Eerste Kamer minder moeijelijk is. In de tot nu toe gewisselde stukken en gehouden beraadslagingen is toch de zaak zoodanig toegelicht, dat over de wetsvoordragt nauwelijks iets nieuws te zeggen blijft.

Ongerekend enkele bepaalde vragen, die volgens het tegenwoordig Verslag aan de Regering worden gerigt, worden daarin dan ook weinig of geene opmerkingen of bedenkingen aangetroffen, die niet bij de met de andere Kamer gewisselde stukken zijn beantwoord of opgelost. Intusschen zal het Verslag op den voet worden gevolgd, voor zooveel noodig met verwijzing naar het antwoord op gelijke vraagpunten aan de andere Kamer gegeven.

Ten slotte dezer zinsnede van het Verslag wordt gezegd, dat de Regering reeds een- en andermaal in deze zaak als door de Vertegenwoordiging uitgemaakt zou hebben voorgesteld datgene, waarover de Eerste Kamer zich nog nimmer had uitgelaten. Indien gezegden van dien aard in de met de Tweede Kamer gewisselde stukken mogten voorkomen, dan kan daarbij niet anders bedoeld zijn dan het gevoelen door *die* Kamer te kennen gegeven.

2. Twee punten worden bij deze zinsnede van het Verslag aangeroerd. Vooreerst dat de Raad van State over het tegenwoordig wets-ontwerp niet is gehoord, en ten andere dat de beide vroeger aangeboden afzonderlijke wetsontwerpen betreffende de Noorder- en Zuiderspoorwegen in één ontwerp zijn opgenomen.

Wat het eerste betreft zij opgemerkt, dat het niet op nieuw hooren van den Raad van State heeft plaats gehad in overeenstemming met het sedert eene reeks van jaren gevolgde gebruik. Wanneer een wets-ontwerp bij de Tweede Kamer in behandeling is en daarin veranderingen worden gebragt, wordt de Raad van State daarover in den regel nooit andermaal gehoord. Nu heeft men hier te doen met een reeds behandeld wets-ontwerp ter bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessie voor de Noorderspoorwegen, waarop de Raad van State is gehoord, welk ontwerp is aangevuld met eene bepaling ter bekrachtiging van eenige artikelen der concessie voor de Zuiderspoorwegen, waarop de Raad van State insgelijks is gehoord geweest. Er heeft hier dus, met betrekking tot het hooren van den Raad, niets anders plaats gehad dan hetgeen ten aanzien van elke andere voordragt van wet dagelijks gebeurt.

Wat het tweede punt aangaat, zijn de redenen, waarom de vroeger afzonderlijk aangeboden wetsvoordragten in één ontwerp zijn bijeengevoegd, bij de behandeling der zaak in de Tweede Kamer door de Regering blootgelegd. Het zij geoorloofd daarnaar te verwijzen. Er wordt in het Verslag gezegd, dat thans de door de Tweede Kamer genoten vrijheid om *voor* het eene en *tegen* het andere wetsartikel te stemmen, aan de Eerste Kamer ontbreekt. Dit valt niet te ontkennen. Doch in dit opzigt staat dit ontwerp van wet gelijk met alle andere voorstellen die aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal, hetzij onveranderd, hetzij gewijzigd, worden toegezonden, en waarover zij ingevolge de bepaling der Grondwet verpligt is te stemmen zoodanig als zij door de Tweede Kamer zijn aangenomen.

3. De vraag, in al de afdeelingen opzettelijk overwogen, of het aanleggen van spoorwegen hier te lande noodzakelijk is te achten, heeft volgens deze zinsnede van het Verslag tot vele en uiteenloopende beschouwingen geleid.

De Regering, het laat zich ligt gissen, is het volkomen met die leden eens, welke die vraag toestemmend hebben beantwoord, en spoorwegen voor ons binnenlandsch en internationaal verkeer *onmisbaar* noemen. Aan hen, welke op de noodzakelijkheid, zelfs op de wenschelijkheid van dien aanleg wilden hebben afgedongen, en beweerden, dat indien er volstrekte behoefte aan meerdere spoorwegen bestond, zich reeds veel vroeger aanvragen om concessie tot den aanleg zouden hebben voorgedaan, en die aanleg al voor lang zou zijn tot stand gebragt, kan worden geantwoord, dat het sedert meer dan 15 jaren niet aan aanvragen om concessie, noch aan verleenen en aanvaarde concessien heeft ontbroken, en dat, indien ver de meeste zonder gevolg zijn gebleven, daaruit niet kan worden afgeleid, dat er geene behoefte aan dit vervoermiddel hier te lande aanwezig was. Eene lange lijst dier verleende concessien vindt men opgeteekend in de Memorie van Beantwoording, van den 22sten April 1859, op het Verslag der Commissie van Rapporteurs van de Tweede Kamer der Staten-Generaal over het wets-ontwerp ter bekrachtiging van eenige artikelen der concessie van den Noorderspoorweg, bladz. 9. en 10.

4. Volgens deze zinsnede van het Verslag was men omtrent het hoofddoel, dat men zich bij de *rigting*, aan de verschillende spoorwegen te geven, moest voorstellen, bijna algemeen van gevoelen, dat eene voor den handel bruikbare verbinding van onze zeehavens met het buitenland te gelijk met eene genoegzame bevordering van het binnenlandsch verkeer beoogd moest worden. Die beide belangen zijn niet geheel te vereenigen. Voor het binnenlandsch verkeer is het wenschelijk dat zoo vele belangrijke gemeenten, als mogelijk is, aan de lijn worden gebragt. Voor het internationaal verkeer daarentegen zouden lijnen, in de kortste, regtste rigting van onze zeehavens naar het buitenland loopende, de beste zijn. Is dit laatste voor den handel van belang, het eerste mag niet uit het oog worden verloren. Niet alleen brengt het binnenlandsch verkeer in het algemeen het meest op, maar, wanneer eene zeer aanzienlijke ondersteuning uit 's lands kas wordt verleend, dan mag het, gelijk in het Verslag door hen, die aan het binnenlandsch verkeer boven het internationale de voorkeur wilden hebben toegekend, billijk heeten, de verschillende deelen van het land zooveel mogelijk, in de voordeelen der onderneming te doen deelen. Nu is bij het bepalen der lijnen er naar getracht, die twee tegenstrijdige belangen zoo goed mogelijk te vereenigen.

5. Blijkens deze zinsnede van het Verslag is in de afdeelingen de vraag ter sprake gebragt, of men aan staatsspoorwegen dan wel aan geconcessioneerde de voorkeur moet geven. Terwijl verscheidene leden meenden dat deze vraag, als naar hun inzien van meer theoretischen aard bij het onderzoek dezer voordragt geene beantwoording scheen te vereischen, werd daartegen aangevoerd dat, bijaldien de voordragt door de Kamer niet wierd aangenomen, het dan voor de Regering van veel belang kon zijn te weten hoe de leden der Eerste Kamer omtrent dit punt gestemd zijn. Dit doel schijnt echter, wanneer men den verderen inhoud van dat gedeelte van het Verslag raadpleegt, niet bereikt. Het blijkt alleen dat de vraag, gelijk die gesteld scheen, tot vele en zeer uiteenloopende gevoelens heeft geleid. Doch dit daargelaten zij het geoorloofd te verwijzen naar hetgeen, bij de behandeling der zaak met de Tweede Kamer, tegen het aanleggen van staatsspoorwegen door de Regering is aangevoerd. Mogt het wets-ontwerp onverhoopt den bijval der Eerste Kamer niet erlangen, dan zal behooren te worden overwogen op welke wijze het spoedigst en het best tot bevrediging van het algemeen verlangen naar den aanleg van spoorwegen is te geraken.

De vrees van verscheidene leden, dat de aanneming van het wets-ontwerp zou leiden tot den aanleg van vermomde staatsspoorwegen, mag, naar het schijnt, ongegrond worden genoemd. De Regering zal op den aanleg en de exploitatie van de voorgestelde spoorwegen toezigt hebben, zij zal er meer toezigt op hebben dan op niet gesubsidieerde wegen; maar de concessionarissen zullen toch in hun beheer volkomen vrij zijn.

6. Met betrekking tot het aantal en de rigting van de voorgedragen lijnen in het algemeen hebben zeer vele leden bezwaren doen gelden. Aan de eene zijde oefende het bezwaar der rentegarantie grooten invloed op de beoordeeling uit. Aangezien de last dier garantie op den Staat drukte en door alle ingezetenen gedragen wordt, zou het billijk zijn dat zooveel mogelijk ook aan allen een gelijk aandeel in het voordeel der spoorweglijnen verzekerd werd en bijv. een geheel gewest, gelijk Noordholland, van die voordeelen niet ware uitgesloten. Aan de andere zijde had men gewenscht dat een meer beperkt stelsel van lijnen ware voorgedragen. Men meende dat daardoor beter zoude zijn te gemoet gekomen aan het algemeen belang van het geheele vaderland, terwijl nu door te veel uitbreiding aan het geheele spoorwegnet te geven in eens te groote lasten op den Staat werden gelegd en de uitsluiting van sommige deelen des lands van het voordeel, aan andere toegekend, dubbel onregtvaardig werd.

Uitbreiding en inkrimping staan hier tegen elkander over.

Bij de toelichting van de beide afzonderlijke wets-ontwerpen voor de Noorder- zoowel als voor de Zuiderspoorwegen, die in de tegenwoordige wetsvoordragt, waarin die twee ontwerpen zijn vereenigd, zijn voorafgegaan, zijn de redenen ontwikkeld, die tot de keuze der voorgestelde lijnen hebben geleid.

Na al hetgeen ter verdediging dier lijnen in de tot nu toe gewisselde stukken en gehouden beraadslagingen is aangevoerd, zal zeker eene nieuwe verdediging van die lijnen tegenover algemeene beschouwingen, gelijk die in deze paragraaph van het Verslag worden aangetroffen, niet worden gevorderd. Bij ontstentenis van nieuwe argumenten, zou niet overblijven dan eene herhaling van hetgeen reeds vroeger is gezegd.

Hoezeer van het belang eener spoorwegverbinding tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep overtuigd, heeft de Regering deze lijn in hare voorstellen niet opgenomen, eensdeels omdat niet in alle deelen des Rijks te gelijk de aanleg van spoorwegen, met ondersteuning uit 's Rijks kas, kan worden ondernomen; en anderdeels omdat bij het bestaan eener gemeenschap tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep, het aanleggen van een spoorweg tusschen die gemeenten uitstel scheen te kunnen lijden.

Dat het internationaal verkeer door de voorgedragen lijnen niet zou zijn verzekerd, zoo als door eenige leden wordt beweerd, kan in geenen deele worden toegegeven. Er schijnt integendeel van de voorgestelde lijnen te mogen gezegd worden, dat daarin de twee tegenstrijdige belangen van binnenlandsch en internationaal verkeer zoo goed mogelijk zijn vereenigd.

Tegen de verleende voorkeur aan de concessionarissen tot het leggen en exploiteren van spoorwegen van Leeuwarden over Heerenveen naar Meppel, van Groningen naar de Hannoversche grenzen, van Tilburg naar Turnhout en van Eindhoven naar de Belgische grenzen zijn door onderscheiden leden bedenkingen geopperd. Zij gaven hunne vrees te kennen, dat nijvere ondernemers daardoor teruggehouden zullen worden om voor die lijnen concessie te vragen, zoodat die voorkeur aldus aan het tot stand komen dezer wegen duurzaam in den weg zou kunnen staan. Die vrees zal blijken niet gegrond te zijn, wanneer wordt gelet op hetgeen in de betrokken artikelen der concessien staat geschreven: „Wanneer door anderen concessie tot het aanleggen en exploiteren van die wegen, geheel of gedeeltelijk, wordt gevraagd, stelt de Minister van Binnenlandsche Zaken, onder mededeeling der voorwaarden, eenen termijn, binnen welken de concessionarissen zich moeten verklaren, of zij van de voorkeur gebruik willen maken of niet. Laten zij dien termijn zonder het geven van antwoord verloopen, dan is de voorkeur voor die wegen, waarvoor concessie gevraagd wordt, vervallen." Zijn er dus nijvere ondernemers, die voor die lijnen concessie willen vragen, de verleende voorkeur behoeft hen daarvan niet terug te houden. Zij zullen slechts hebben af te wachten den tijd die noodig is om de concessionarissen in de gelegenheid te stellen, zich over de aanvaarding der concessie op de door den Minister van Binnenlandsche Zaken gestelde voorwaarden te verklaren, welke voorwaarden hun zullen worden voorgelegd indien de concessionarissen niet bereid worden gevonden het werk uit te voeren. Wanneer zich de ondernemingszucht dus openbaart zal, hetzij door middel van de bestaande onderneming, hetzij door eene andere, het werk kunnen worden tot stand gebragt.

7. In deze zinsnede van het Verslag worden de bedenkingen medegedeeld, waartoe de concessie van den Noorderspoorweg aanleiding heeft gegeven. Volgens sommige leden had de aansluiting van dien weg aan den Zuiderspoorweg in het midden des lands, te Utrecht, moeten zijn bepaald. Vele andere achtten de verbinding met het buitenland ontoereikend, de belangen van Friesland waren daarbij voorbijgezien, Groningen bepaald van het buitenland afgesneden en aan den zoo luide uitgedrukten wensch eener verbinding van Groningen met Leer of Aschendorf was geen gevolg gegeven.

De aansluiting van den Noorder- aan den Zuiderspoorweg, in het midden des lands, te Utrecht.

Bestond de Rijnspoorweg niet, moesten de IJsselsteden niet onderling en met Arnhem worden verbonden, was het slechts te doen om eene kortere verbindingslijn van de groote Hollandsche koopsteden met Duitschland en de Noordelijke provincien, dan zou het punt Utrecht in aanmerking kunnen komen. Thans kan dit, naar het inzien der Regering, het geval niet zijn. Hetzij geoorloofd te verwijzen naar hetgeen ter toelichting en verdediging dezer zienswijze is vervat in de Memorie van Antwoord op de verslagen der Tweede Kamer, van den 22sten April 1859 en van den 26sten October van dat jaar.

De belangen van Friesland voorbijgezien.

Het schijnt dat het inzigt juist is van die leden der Kamer, die volgens de onderwerpelijke zinsnede van het Verslag hebben opgemerkt dat de weg van Groningen naar Meppel voor het personenvervoer belangrijker geacht moet worden dan die van Leeuwarden naar Meppel, en dat de lijn van Groningen door Drenthe en de IJsselsteden dit vervoer meer bevorderen zal dan een weg dwars door Overijssel en door de Veluwe gelegd.

Dat de belangen van Friesland bij de keuze dier lijn zijn voorbijgezien, kan niet worden toegegeven. Harlingen, Leeuwarden en Groningen worden regtstreeks verbonden. Komt later eene verbinding van Groningen met Leer of Papenburg tot stand en wierd die lijn met Bremen en Hamburg verbonden, dan zouden Harlingen en Leeuwarden in die rigting den kortst mogelijken weg naar de Noord-Duitsche spoorwegen verkrijgen. Wordt de lijn van Meppel op Groningen aangelegd dan zal, wanneer daaraan voor de haven van Harlingen behoefte ontstaat, de lijn van Leeuwarden naar Meppel zeker volgen. Wanneer men let op de groote uitbreiding die binnen de twintig laatste jaren aan het net van spoorwegen in de ons omgevende landen gegeven is, dan valt het rederlijkerwijze niet te betwijfelen, dat het in Nederland niet blijven zal bij de wegen, die volgens deze voordragt thans zullen worden gemaakt.

De redenen die er toe geleid hebben, de directe verbinding van Groningen langs Assen naar Meppel, niettegenstaande hetgeen in het voordeel van een weg hetzij over Beetsterzwaag hetzij over Heerenveen is aangevoerd, niet te verlaten, vindt men omstandig ontwikkeld in de hiervoren reeds vermelde Memorie van antwoord van 22 April 1859, bladz. 6.

Groningen bepaald van het buitenland afgesneden en aan den zoo luid uitgedrukten wensch eener verbinding met Leer of Aschendorf geen gevolg gegeven.

Groningen wordt, hoewel langs een omweg, met Duitschland over Rheine verbonden. Zoo lang de lijn van Groningen naar Leer of Papenburg niet verder dan de Hannoversche Westbaan wierd doorgetrokken, zou zij alleen het voordeel hebben der locale verbinding met Groningen, Leeuwarden en Harlingen, en zou zij de kwijnende Hannoversche Westbaan voeden ten koste van den Nederlandschen spoorweg van Groningen over Zutphen naar Rheine, zonder dat de tijdwinst, door de reis langs de Hannoversche lijn te verkrijgen, van eenig noemenswaardig belang kan zijn.

Hoezeer dus geenszins het nut der verbinding van Groningen met de Hannoversche spoorbanen over Leer of Aschendorf is te ontkennen, zou dit voor alsnog minder groot zijn, dan sommigen meenen.

In het Verslag van de Commissie van Rapporteurs der Tweede Kamer van den 15den October 1859 werd, onder andere, gevraagd, of de Regering sedert de laatste behandeling van dit punt iets naders vernomen had wegens het verleenen van concessie voor eene lijn van Oldenburg naar Bremen, en of zich bij voortduring neiging bij de Hannoversche regering liet onderstellen om, indien de lijn Harlingen-Groningen de grenzen bereikte, de aansluiting met Leer of Aschendorf te doen plaats hebben.

Op de eerste vraag (zie de Memorie van den 26sten October 1859, bladz. 7) werd ontkennend geantwoord. Sedert is vernomen dat de handel van Bremen wel het verlangen heeft te kennen gegeven dat spoedig een spoorweg van daar naar Oldenburg mogt worden aangelegd, doch dat aan een gunstigen uitslag van zoodanige onderneming werd getwijfeld, en dat, welk gevolg daaraan eventueel mogt worden gegeven, er weinig uitzigt scheen te bestaan, dat van de zijde van de Hannoversche regering gelden voor de verlenging van de lijn op Hannoversch gebied van Oldenburg tot Leer zouden worden toegestaan. In dat geval zou zich de medewerking van Hannover bepalen tot de aansluiting en doortrekking van de Westbaan tot de Nederlandsche grenzen en zou dus, ten minste aanvankelijk, de verbinding met Bremen en Hamburg en de daarmede in verband staande Noord-Duitsche banen worden gemist, en alleen worden verkregen eene verbinding met Rheine langs de Westbaan, die men evenzeer en zonder noemenswaardig tijdverlies over Zutphen erlangd.

Ten slotte is gevraagd, vooreerst, waarom aan de Staten van Groningen geen antwoord is gegeven op hunne ruim voor drie jaren gedane aanvraag om concessie tot den aanleg van eenen spoorweg van Groningen over Winschoten naar Aschendorf.

Die aanvraag, welke onder dagteekening van den 24sten Julij 1857 is gedaan en aanleiding gaf tot vernieuwing der briefwisseling met Hannover over de aansluiting en de verdere doortrekking tot de Westbaan, werd aanvankelijk voor geene inwilliging vatbaar geacht, omdat, mogt er van die lijn bij de toen aan te bieden wetsvoordragt sprake zijn, het verleenen van eene concessie voor al de lijnen in het noorden des lands boven het geven van partiele concessien te verkiezen scheen. Eene beantwoording der aanvraag werd intusschen hangende de overweging over

(*Zie verder het Tweede Vervolg.*)

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDÉ EN ZONEN.

TWEEDE vervolg bij de

HAARLEMSCHE COURANT

van 24 Januarij 1860.

de keuze der lijnen onnoodig geacht. Zij werd vervolgens overbodig toen in de wetsvoordragt, welke bij Koninklijke boodschap van den 11den October 1858 aan de Tweede-Kamer werd ingezonden, de lijn Groningen-Leer niet was begrepen.

Ten andere is gevraagd, of de concessionarissen voor de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle het voorbehoud hebben gemaakt dat zij zich, wanneer de onderwerpelijke wetsvoordragt niet mogt worden aangenomen, aan de hun verleende concessie konden onttrekken. Op deze vraag is het antwoord ontkennend.

8. Bij het onderzoek betreffende den Zuiderspoorweg konden, zoo als in deze zinsnede van Verslag gezegd wordt, vele leden hunne goedkeuring niet geven aan de ter-zijde-stelling in deze concessie van de belangen van Noordholland en Utrecht. Zij waren van oordeel dat Amsterdam en 's Hertogenbosch daardoor schade zullen lijden. Het voordeel van een gedeelte van Zuidholland en Noordbrabant kon, naar het gevoelen dier leden, niet opwegen tegen het nadeel dat aan Amsterdam, Utrecht en 's Hertogenbosch wordt toegebragt. Men achtte het onstaatkundig, aldus naijver tusschen groote handelsplaatsen op te wekken, en meende, dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuidholland veel meer bevorderd zouden zijn geworden door eene aansluiting van de Noorder- aan de Zuiderlijn in het midden des lands, hetzij te Utrecht over Kuilenburg, hetzij te Maarsbergen over Amerongen.

Waaraan het moet worden toegeschreven dat geen spoorweg tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep, voor zoo ver men dit ter-zijde-stelling van Noordholland mogt heeten, in deze voordragt werd opgenomen, is hiervoren bij de behandeling van § 6 opgegeven. Waarom Utrecht, hier eene handelsplaats genoemd, niet als punt van aansluiting voor de Noorder- aan de Zuiderlijn is gekozen, is bij de voorafgaande paragraaph nader toegelicht. Waarom de weg niet over Kuilenburg of Maarsbergen wordt genomen, vindt zijn grond in de keuze der rivierovergangen.

In de Memorie van Beantwoording van de Regering aan de Tweede Kamer, van den 8sten September 1859, is op bladz. 2 in het breede vermeld, dat het vorige Kabinet voornemens was aanvankelijk slechts één rivierovergang met bruggen in aanmerking te brengen, namelijk van Maarsbergen langs Tiel naar 's Hertogenbosch; dat echter daarvan is afgezien, omdat het raadzamer scheen twee rivierovergangen, de eene in de rigting van Arnhem op Nijmegen en de andere in de rigting van Rotterdam en Dordrecht tot over den Moerdijk, aan te nemen. Ten einde niet in herhaling te vervallen, wordt met opzigt tot dit punt naar den inhoud van dat antwoord, bladz. 2 en volgg., verwezen.

Welke bezwaren er tegen de rivierovergangen in de rigting van Utrecht-Kuilenburg-'s Hertogenbosch, naar het gevoelen der Regering, aanwezig zijn, is in het jongste antwoord aan de Tweede-Kamer, van den 26sten October 1859, nadat die lijn aldaar meer bepaald ter sprake was gebragt, insgelijks in het breede ontwikkeld. Het zij vergund, aangezien geene nieuwe argumenten in het voordeel dier lijn in dit gedeelte van het Verslag worden aangetroffen, ook naar bladz. 8 en volgg. van dat antwoord te verwijzen.

Dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuid-Holland bij het aannemen van de voordragt zoude worden gekrenkt, Amsterdam vooral zou worden benadeeld, het kan thans evenmin als in de met de Tweede-Kamer gewisselde stukken worden toegegeven. De Regering kan zich veeleer vereenigen met het gevoelen dier leden, die, volgens het slot van de onderwerpelijke zinsnede van het verslag, de grieven, die ten behoeve van Amsterdam geopperd worden, niet vrijspreken van overdrijving, en erkennen, dat, hoezeer Rotterdam in het spoorwegverband met Noord-Braband en Belgie voorregten boven Amsterdam zal genieten, door de lijn over Arnhem en Nijmegen derwaarts voor Amsterdam ook een weg zal geopend worden; dat daarenboven het verschil in den afstand voor de beide groote handelssteden van geene groote beteekenis is; dat, bij afwijking van het bestaande plan, Dordrecht geheel afgezonderd zou blijven liggen en de gemeenschap met Zeeland onvolkomen zou zijn.

9. Door de voorstanders eener aansluiting van de Noorder- en Zuiderspoorwegen in het midden des lands wordt beweerd dat het maken van overgangen der rivieren op twee plaatsen, aan de oost- en aan de westzijde des lands, geenszins noodzakelijk te achten is, en dat eene centrale aansluiting zich ook daardoor aanbeveelt, dat men langs dien weg met ééne overbrugging der rivieren kan volstaan.

Zij gaven daaraan de voorkeur, dewijl het overgaan te Arnhem en te Nijmegen met het oog op ijsverstoppingen en inundatien *oneindig* gevaarlijker *scheen* te zijn dan te Kuilenburg, hetgeen, huns inziens, uit eene ondervinding van vele jaren is gebleken; daardoor zouden dan tevens de moeijelijkheden worden ontgaan, die zich ten aanzien eener overbrugging van het Hollandsch Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk, waarvan de kosten bijna niet te berekenen zouden zijn, zullen voordoen.

Bij het ontwerpen van een algemeen spoorwegstelsel voor Nederland is zeker eene der moeijelijkste en gewigtigste vragen de overbrugging der hoofdrivieren. Het was dan ook eerst na zeer rijp beraad, dat twee overgangslijnen in het aangeboden spoorwegplan werden opgenomen. Welke bedenkingen ook tegen dit plan kunnen in het midden gebragt worden, geen behoorlijke verbinding der noordelijke en zuidelijke deelen van het rijk schijnt te kunnen worden verkregen, zonder tot den aanleg van twee overgangen te besluiten. Dat het aannemen van eene centrale lijn het voordeel zou hebben dat men de rivieren slechts eenmaal, en niet te Nijmegen en te Arnhem zou behoeven over te gaan, wordt toegestemd. Maar er kan niet worden toegegeven, dat die overgangen te Arnhem en te Nijmegen, met het oog op ijsverstoppingen en inundatien, *oneindig* gevaarlijker zouden zijn dan die te Kuilenburg. In de gewisselde stukken met de Tweede-Kamer is dit punt zeer breedvoerig behandeld, en ook na al hetgeen daartegen later werd ingebragt, moet de Regering bij haar gevoelen blijven, dat de gevaarlijkste lijn die is, waarbij de Noorder-Lekdijk bovendams wordt bedreigd. Eene doorbraak toch van dien dijk kan 220,000 bunders land, waaronder groote en diepe droogmakerijen, en vele steden in de provincien Utrecht, Noord- en Zuidholland in gevaar brengen. Daarbij komt nog, dat de Lekdijken, hoe veel verbeteringen zij ook hebben ondergaan, bij de door de Regering geraadpleegde deskundigen bij voortduring eenige vrees voor hun waterkeerend vermogen blijven inboezemen.

Het bezwaar van den overgang over het Hollandsch Diep is geenszins ligt te stellen. Intusschen zijn er geene redenen om terug te komen van de meening, dat de aldaar te leggen brug met behoorlijke afmetingen voor ongeveer acht millioen gulden kan worden gebouwd.

Breed zijn door onderscheidene leden de gevaren uitgemeten, bij ijsgang te duchten van de bruggen, over onze hoofdrivieren te leggen. De gevoelens omtrent die gevaren zijn niet eenparig; vele leden zagen daarin wel groote bezwaren, doch meenden dat een bruikbaar spoorwegstelsel zonder dit middel voor ons vaderland niet is te verkrijgen. Dit is ook de meening der Regering. Zij heeft zich wel de bezwaren aan de rivierovergangen verbonden niet ligt voorgesteld, maar meent dat door het nemen van gepaste voorzorgmaatregelen zoo niet geheel, dan toch grootendeels aan die bezwaren kan worden te gemoet gekomen. Blijft er dan nog eenig gevaar bestaan, men mag aannemen dat het zeer gering te achten is: wiskunstige zekerheid kan hieromtrent niet wel worden verkregen.

Ten aanzien van den overgang bij den Moerdijk is gevraagd, of het niet veel aannemelijker ware, dien door middel van een stoomvlot te bewerkstelligen. Dit middel zou zeer goed aan den Moerdijk toe te passen zijn op gelijke of soortgelijke wijze als in het naburig Pruissen te Ruhrort geschiedt. Aanvankelijk bestond dan ook daartoe het voornemen. Later is evenwel begrepen dat geene behoorlijke verbinding der noordelijke en zuidelijke spoorwegen in deze rigting waren verkregen, zoo zij van eene brug verstoken bleef. Zoowel voor de reizigers als voor de vrachtgoederen is het een zeer groot ongerief, wanneer men aan den eenen oever der rivier van den spoorweg op stoomboot of stoomvlot moet overgaan, om die aan den anderen oever, na een overtogt van 15 of 20 minuten, wederom te verlaten, bij ijsgang kon dat ongerief groot zijn. Daarom is bij nadere overweging besloten, al dadelijk tot den aanleg van de brug over te gaan, en niet eerst eene kostbare inrigting te stichten, die voldoen zou blijken aan de behoeften van den tijd niet te voldoen en daarom al spoedig door eene brug zou moeten vervangen worden.

Eene inrigting als te Ruhrort is kostbaarder dan schijnt ondersteld te worden. De kosten hebben dáár bedragen (1):

twee heftorens	*f*	176,750
twee beweegbare bruggen	„	17,675
twee stoomtuigen	„	56,560
twee stoomtuiggebouwen	„	42,420
twee havens	„	1,634,938
een stoomschip	„	132,563
Alzoo te zamen	*f*	2,060,906.

Aan het denkbeeld om de gelden, voor de brug aan den Moerdijk bestemd, te gebruiken voor het maken van eene lijn over Kuilenburg, zou niet wel gevolg kunnen gegeven wroden, al mogt het beschikbare geld daartoe toereikende zijn, hetgeen geenszins het geval is. Evenzeer toch als thans het maken van twee rivierovergangen raadzaam is te achten, ware het gelijktijdig aanleggen van *drie* overgangen onraadzaam. Daardoor zou aan de gemeenschap te water meer ongerief worden veroorzaakt dan in het belang van de behoorlijke gemeenschap te land noodig is.

Eindelijk waren er nog verschillende leden, die het maken der bruggen niet aan de particuliere nijverheid wilden toevertrouwd hebben, maar door den Staat wenschten te zien geschieden. Voor de publieke veiligheid zou zoo doende, naar het inzien dier leden, beter kunnen worden gewaakt. — Met de andere leden, die dit gevoelen hebben weersproken, is de Regering het eens, dat voor deze werken eene voldoende zekerheid kan gelegen zijn in het toezigt dat van rijkswege daarop zal worden uitgeoefend. Bovendien mag niet onopgemerkt blijven, dat eene vermenging van uitvoering der werken tusschen den Staat en de particuliere nijverheid tot vele verwikkelingen kan aanleiding geven en groote moeijelijkheden zou ten gevolge kunnen hebben. Zoo bijv. de brug, die van staatswege zou worden gebouwd, niet in tijds gereed was, zouden ligt de ondernemers van den spoorweg dien ten gevolge aanspraak op schadeloosstelling maken en winstderving doen gelden. Het is bovendien raadzaam, dat het geheele werk door ééne hand worde ten uitvoer gelegd.

10. Dat het aantal lijnen voor den Zuiderspoorweg veel te groot is kan niet worden toegestemd. Zal eene behoorlijke verbinding worden verkregen, dan schijnt geene der voorgestelde lijnen te kunnen worden gemist. Zoo voor andere provincien niet meer lijnen zijn voorgedragen, het is een gevolg der overtuiging, dat men niet te veel in eens mag ondernemen, en dat door het gedane voorstel de grens bereikt is van hetgeen thans schijnt te kunnen worden ondernomen.

Men heeft gewezen, als bewijs van te groote weelde, op de twee aansluitingen met Duitschland, te Venlo en te Roermond. Reeds is in de stukken, gewisseld met de Tweede-Kamer, aangetoond dat het doel, dat men zich met elke dier aansluitingen voorstelt te bereiken, niet hetzelfde is. De lijn Venlo-Vierssen moet strekken tot verbinding der Noord-Brabandsche en vooral de Zeeuwsche lijn te Ruhrort met de spoorwegen in Noord-Duitschland, en met die welke te Dusseldorp te zamen komen. Daarentegen heeft de verbinding van Roermond met de meer zuidelijke spoorwegen de strekking om over Erkelens naar Duren te worden verlengd en aldaar de uit het zuiden komende spoorweglijn te ontmoeten, terwijl tevens eene meer directe verbinding met het zoo nijvere Eifeldal zou zijn verkregen.

Men heeft ook gewezen op de beide wegen van Nijmegen naar Venlo en van Grave naar Nijmegen, en beweerd dat de eerstgenoemde gemist kon worden; omtrent welke lijn door andere leden werd aangemerkt dat zij op den regter Maasoever door eene barre streek zal loopen en beter te plaatsen ware op den linker rivieroever.

De lijn van Nijmegen naar Venlo mag echter beschouwd worden als de natuurlijke doortrekking van de lijn, die van Groningen te Arnhem en te Nijmegen komt. Die lijn zal Amsterdam aan de eene zijde en de noordelijke provincien aan de andere zijde in de kortste rigting in gemeenschap brengen met Maastricht, en van daar over Luik met de Fransche spoorwegen. Die lijn loopt wel door eene weinig bevolkte streek, maar daar staat tegenover dat de kosten van aanleg ook gering zullen zijn. Wilde men den weg langs den linker oever der Maas aanleggen, het zou te bezien staan, of de meerdere onkosten en de omweg zouden opgewogen worden door de meerdere opbrengst, die de weg in eene meer bevolkte landstreek voor de onderneming zou beloven.

Omtrent de lijn van Nijmegen over Grave naar 's Bosch kan opgemerkt worden, dat ook deze is te beschouwen als de eigenaardige en natuurlijke verlenging van den weg, die uit het noorden komt. Voor de bewoners toch van de noordelijke provincien is de weg van Arnhem over Nijmegen naar 's Hertogenbosch de kortste weg om te 's Hertogenbosch en te Tilburg te komen.

Ook de lijn van Tilburg over Eindhoven naar Helmond en Venlo werd door een aantal leden niet goedgekeurd. Naar het gevoelen dier leden zou eene regtstreeksche verbinding met Roermond meer bevorderlijk zijn geweest voor het internationaal verkeer, daar men aldus te gelijk een dadelijk verband met Gladbach en met Keulen had verkregen en het binnenlandsch verkeer daarbij geen schade zou hebben geleden.

Zoo als hierboven reeds werd opgemerkt, is de verbinding van den Noordbrabantschen en vooral van den Zeeuwschen spoorweg met de spoorwegen in het noorden van Duitschland en met Dusseldorp gezocht in de lijn Venlo-Vierssen, waardoor de rigting op Venlo zich aanprees. Dit is ook gedaan, dewijl de belangen van 's Rijks defensie beter worden behartigd door een rivierovergang te Venlo dan door een te Roermond. Buitendien kon eene aansluiting met de noordelijke spoorwegen in Duitschland door eene lijn van Tilburg op Roermond en Gladbach minder goed bereikt worden, daar die twee plaatsen daartoe te zuidelijk zijn gelegen.

Evenzoo bleek 's Hertogenbosch te noordelijk te liggen om in de directe verbindingslijn naar Noord-Duitschland, bij Ruhrort te worden opgenomen. Dit scheen ook niet meer noodzakelijk, indien 's Hertogenbosch werd opgenomen. Dit scheen ook niet meer noodzakelijk, indien 's Hertogenbosch werd opgenomen in den lijn, die van Tilburg naar Nijmegen en Arnhem zal loopen. Dat Tilburg daardoor meer centraalpunt wordt, zooals in het Verslag wordt opgemerkt, kan niet worden ontkend. Maar daaruit volgt geenszins, zoo als beweerd wordt, dat 's Hertogenbosch zou worden afgesloten van die deelen van Noord-Brabant, waarmede het zoovele handelsbetrekkingen heeft; alleen zal men het nadeel van eenen minderen of meerdere omweg ondervinden, en zulke omwegen geven op spoorwegen geen aanleiding tot groot ongerief.

De leden, die de zoo even besproken bedenking hebben geopperd, gaven te kennen, dat in elk geval, wanneer de zaak zoo moet blijven, dan de lijn van Tilburg naar 's Hertogenbosch te gelijk aangelegd en in exploitatie zal gebragt moeten worden met die van Breda naar Tilburg. De Regering is overtuigd dat dit geheel ligt zoowel in het belang van 's Hertogenbosch als in dat van de spoorwegondernemingen. Zij houdt zich dan ook overtuigd dat aan het hieromtrent uitgedrukt verlangen zal voldaan worden.

11. De Zeeuwsche spoorweglijn werd door sommige leden sterk aangeprezen. Met dat gevoelen wordt gaarne ingestemd. Geenszins aannemelijk schijnt de meening der leden, die den aanleg dier lijn thans ontijdig noemen, en beweren, dat de daarvan te verwachten opbrengst met de hooge uitgaven in geen genoegzaam verband zou staan; dat alleen Zuid-Beveland en Walcheren zouden worden gebaat; dat Vlissingen bezwaarlijk tot eene groote handelsplaats zou zijn te verheffen; dat de Zeeuwsche spoorweg meer in het belang van Antwerpen dan van onzen eigen handel zou wezen.

(1) Zie Verhandelingen van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs 1859—1860, bladz. 18.

Het is algemeen bekend met hoeveel aandrang in Zeeland de spoedige aanleg van deze spoorweglijn wordt voorgestaan, hoe die verbinding dáár met eene eenparigheid wordt gewenscht, die welligt elders voor geene zoo groote lijn bestaat. Hierin is grond te vinden voor de meening, dat die lijn de algemeene belangen van Zeeland allezins zal bevorderen, al zal zij niet alle eilanden aandoen en ook Staats-Vlaanderen niet in verbinding brengen. Wanneer een werk zoo aller wenschen bevredigt, kan het niet ontijdig genoemd worden; inzonderheid niet, als, zoo als het geval is, niet meer te gelijk wordt ondernomen dan de krachten toelaten waarover men beschikken kan.

Dat de te verwachten opbrengst niet in evenredigheid zou staan met de groote kosten, voor den aanleg van den weg vereischt, is eene onderstelling waar tegenover staat het gevoelen van velen, dat van de Zeeuwsche lijn eene zeer groote opbrengst is te verwachten. De ondervinding alleen kan hier beslissen. De Zeeuwsche lijn schijnt geroepen, eene geheel nieuwe verbinding van het vasteland met de zoo algemeen en zoo gunstig bekende diepe haven van Vlissingen tot stand te brengen. Nieuwe bronnen van verkeer zullen hierdoor kunnen worden geopend, zonder dat het mogelijk zij vooraf te berekenen hoe mild die bronnen zullen vloeijen. Ofschoon die toekomst onzeker is, de beste verwachting schijnt van die lijn te mogen worden gekoesterd, niet alleen vóor het direct verkeer van Vlissingen of Middelburg naar Noordbrabant, Limburg en Duitschland, maar ook voor het verkeer met de groote Nederlandsche handelsplaatsen. Waar eigen handel op eenigzins groote schaal gedreven wordt, bestaat behoefte aan vele inrigtingen, die in Zeeland thans niet of slechts in geringe mate aanwezig zijn. Naar mate van toenemende behoefte zullen zich die instellingen evenwel meer en meer in Zeeland ontwikkelen. Intusschen zijn die inrigtingen in de Hollandscbe koopsteden voorhanden, en de handelsconnectien, die vooreerst in Zeeland zullen gemist worden, zullen in ruime mate in de Hollandsche koopsteden worden aangetroffen. Wanneer er dus voordeel in ligt voor de zeeschepen om hunne ladingen te Vlissingen te lossen, dan zal, wanneer de gemeenschap met het binnenland goed is verzekerd, het ligt gebeuren dat die ladingen naar de Hollandsche koopsteden worden overgebragt. Ook is het bekend hoe op Vlissingen meermalen werd gewezen als op eene haven bij uitmuntendheid geschikt als uitgangspunt van eene transatlantische zeevaart. De voordeelen, die deze voorhaven daardoor kan verkrijgen, zouden, men moet het erkennen, aan Antwerpen verzekerd zijn, en de Hollandsche koopsteden daarvan verstoken zijn, zoo zij niet tegelijk in het bezit kwamen eener goede en regtstreeksche spoorwegverbinding met Vlissingen. Het is op deze overweging dat het gevoelen steunt, dat het ook voor de hollandsche havens van belang is, de dadelijke verbinding van Holland met Middelburg en Vlissingen zooveel mogelijk te bevorderen. Dat de zeeuwsche spoorweg in den winter ook voor Antwerpen nuttig kan zijn, lijdt geen twijfel. Maar de ondernemers van het werk en de bij het transit betrokken nederlandsche belangen zullen dan ook werden bevoordeeld. Bovendien zal dit voordeel der belgische handelsstad ruimschoots worden opgewogen door de bevordering der belangen van Zeeland en van de hollandsche koopsteden.

In drie afdeelingen is bepaald gevraagd, of de concessie, in der tijd verleend aan de Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Ooster-Schelde, al dan niet is ingetrokken.

Hierop kan worden geantwoord, dat, hoezeer geen twijfel kan bestaan, of het regt dier maatschappij op hare concessie moet als vervallen worden beschouwd, echter, daar het bij Koninklijke boodschap van den 17den Maart 1859 aangeboden wets-ontwerp is afgestemd door de Twee-Kamer, waarschijnlijk de weg van regten zal moeten worden ingeslagen om deze zaak tot een einde te brengen.

12 en 13. Ook met het oog op hetgeen in § 3 van het verslag is gezegd, schijnt het er voor te mogen worden gehouden dat de stelling, in § 12 opgenomen: „de beschouwing van de finantiele aangelegenheid oefent eenen overwegenden, ja beheerschenden invloed uit op die van het geheele onderwerp", alleen betrekking heeft op de meening van vele leden, dat de offers, uit het wetsvoorstel voortvloeijende, al te zwaar geacht moeten worden, dat zij de krachten der schatkist te boven gaan. Dit toch mag wel als vaststaande worden aangemerkt dat, indien men in het geheel geene ondersteuning van staatswege wil verleenen voor den aanleg van spoorwegen, die aanleg nog langen tijd verschoven zal worden. Het hoofdpunt in beschouwing is: wil men spoorwegen? wil men ondersteuning van staatswege verleenen voor den aanleg daarvan? En worden deze vragen toestemmend beantwoord, dan komt de vraag voor, reeds op bladz. 18 der Memorie van Beantwoording, van 26 October 1859, gedaan, of men de verlangde zaak den noodzakelijken prijs waardig keurt.

De eerste vraag is dus, of de voorgedragen opofferingen de krachten der schatkist te boven gaan. Dat de omvang en het gewigt dier opofferingen door de Regering nooit in de schaduw gesteld of te ligt gesteld zijn, daarvan levert de geheele behandeling der zaak menigvuldige en herhaalde bewijzen op. Maar dat zij te zwaar zouden zijn, dat zij de finantiele kracht te boven gaan, mag niet worden toegegeven.

In de eerste plaats komen in aanmerking de sommen voor subsidien en andere uitgaven, voor ééns te besteden.

In § 12 van het Verslag worden daarbij al de uitgaven opgeteld, waarvan in den laatsten tijd sprake is geweest. Op die optelling moet al dadelijk aangemerkt worden dat daaronder veel wordt gebragt waarvan wel gesproken is, doch waartoe nog geene bepaalde voordragt bij de Kamers aanhangig is; zelfs eene uitgave — het subsidie aan den Hollandschen spoorweg — waaraan de Tweede Kamer hare toestemming heeft geweigerd. Langs dien weg komt men in het Verslag tot een cijfer van *f* 72,720,000. Doch van de hulpmiddelen, waarover beschikt kan worden om die uitgave te bestrijden, wordt niet gesproken, evenmin als van de omstandigheid, dat die uitgaven over eene vrij lange reeks van jaren verdeeld zouden moeten worden.

Gesteld echter dat de gemaakte berekening juist ware en dat die geheele som besteed moest worden, dan houde men in het oog dat hetgeen benoodigd is voor de twee eerste jaren, ruimschoots reeds nu in 's Rijks schatkist aanwezig is. Bij de indiening der begrooting van 1860 werd de som der beschikbare baten onder 31 December 1859 op 26 millioen gesteld. Daarvan is sedert dien tijd $9\frac{1}{2}$ millioen tot buitengewone amortisatie bestemd. Er blijven dus $16\frac{1}{2}$ millioen geheel beschikbaar. En wanneer men, in eene rekening als deze, zelfs het oog vestigt op uitgaven waarvoor nog niet eens door de Regering eene aanvrage is gedaan, dan brengt de billijkheid mede dat men niet verzuime ook het oog te slaan op toekomstige baten, waaruit die uitgaven bestreden zullen kunnen worden. Bepaaldelijk komen dan in aanmerking de koloniale bijdragen voor 1860. Deze zijn, blijkens de Memorie van Toelichting tot de Wet op de Middelen, naar zeer matige prijzen der producten van de kolonien geraamd; zij laten dan echter nog eene vermoedelijke bate van ruim 10 millioen over. Gesteld dat daarvan een rond cijfer van drie millioen voor de gewone dienst van 1861 gevorderd zal worden, dan laat deze raming nog altijd eene bate over van *zeven* millioen waarop gerekend zal kunnen worden, wanneer van latere uitgaven, behalve die voor de spoorwegen, sprake zal zijn, inzonderheid om de kosten der eventuele slaven-emancipatie te bestrijden.

Wat de toekomst na de twee of drie eerstvolgende jaren betreft, zoo men uitgaan wil van de onderstelling dat de finantiele voorspoed nu op eens ophoudt, en dat de volgende dienstjaren hoegenaamd geene baten meer zullen opleveren, dan mag het beginsel niet voorbijgezien worden, hetwelk, zoowel bij de beraadslaging over de wet van den 13den Augustus 1857 als bij die over de wet van 3 Junij 1858 is voorop gezet. De eerstgenoemde wet had ten doel de oprigting van een reservefonds van den aard, als waarvan thans wederom in § 12 van het Verslag sprake is. Bij de laatstgenoemde kwam men op dat denkbeeld terug. Als beweegreden daarvan werd uitdrukkelijk te kennen gegeven, dat het doel, 't welk men zich door den aanleg van dat fonds voorstelde, even goed kon bereikt worden wanneer men, *zoo het noodig ware*, in vervanging van de in te koopen schuld nieuwe schuld uitgaf. Uitdrukkelijk werd meer dan eens te kennen gegeven, dat de bestemming, die aan voorhanden baten gegeven werd, in geenerlei opzigt te kort deed aan de voornemens der Regering, ten aanzien van de ondersteuning ten behoeve van de spoorwegen en andere groote werken te geven.

In de verslagen van de afdeelingen van beide Kamers der Staten-Generaal zijn die verklaringen der Regering niet tegengesproken of zelfs ongunstig beoordeeld. Evenmin zijn zij bij de discussien wedersproken, en de aanneming der wet, in de Tweede Kamer met algemeene stemmen op ééne na, in de Eerste Kamer met algemeene stemmen, moest noodwendig de Regering bevestigen in hare meening dat haar stelsel door de Kamers werd goedgekeurd; dat derhalve, zoo het al *onverhoopt* noodig mogt bevonden worden, wederuitgifte van schuld ter vervanging der ingekochte een der hulpmiddelen zou zijn, waarop de Regering bij het ontwerpen harer plannen het oog gevestigd mogt houden.

Krachtens de wet van 13 Augustus 1857 en sedert dien tijd is een bedrag van bijna 56 millioen tot buitengewone amortisatie besteed, behalve de gewone amortisatien, en behalve hetgeen uit het domeinfonds en uit de bespaarde renten van het fonds der muntbiljetten tot gelijk doel werd aangewend.

Voor de spoorwegen en het Noorderzeekanaal nu wordt gevorderd eene geheele uitgaaf van *f* 45,600,000. Daarvan is, gelijk boven is aangetoond, $16^1/_2$ millioen aan baten voorhanden. In het onverhoopte geval dat toekomstige dienstjaren hoegenaamd geene baten meer opleverden, zou het dus noodig kunnen worden, ter uitvoering van de werken waarvoor aanvrage is gedaan, nieuwe schuld uit te geven ter vervanging van de ingekochte, en wel tot een bedrag van 29 millioen. Die vermeerdering van schuld, nadat nu in elf jaren tijds 140 millioen tot buitengewone amortisatie is besteed, zal wel geene overwegende zorg baren. Mogt men daartegen opzien, er zou met reden kunnen verwezen worden naar vroegeren tijd, toen de wetgeving onder veel ongunstiger geldelijke omstandigheden, en terwijl veel zwaarder lasten de natie drukten, toch niet aarzelde hare toestemming te geven tot het sluiten van leeningen voor den aanleg van verscheidene straatwegen en voor de grootsche onderneming van de droogmaking van de Haarlemmermeer. Is het roekeloos, onder zooveel gunstiger finantiele omstandigheden, ter vervulling van algemeen erkende behoeften, een plan te ontwerpen dat, *niet het onmiddelijk uitschrijven* van eene leening van 30 millioen vordert, maar alleen *de mogelijkheid* daarvan onderstelt, terwijl intusschen op nieuw, om geen renteverlies te ondergaan, $9^1/_2$ millioen tot buitengewone amortisatie bestemd worden?

Doch het bezwaar is zeker niet zoo zeer in dat cijfer gelegen als in de omstandigheid, dat bovendien rentegarantie tot een aanzienlijk bedrag wordt verlangd.

Te dien aanzien vooral moet in de eerste plaats de vraag overwogen worden, of de zaak, die men verlangt, zonder zoodanigen last verkregen kan worden. Steunende op de verschillende inlichtingen welke de Regering bij magte was in te winnen, moest zij wel tot het besluit komen dat rentegarantie een onmisbaar vereischte is. Eerst langen tijd nadat de concessien verleend waren en de wet in de Tweede Kamer gereed was voor de discussie, is door de heeren Dull en C°., in Julij 1859, eene nieuwe aanvrage gedaan, waarbij niets anders dan een aanzienlijk subsidie van rijkswege werd verlangd. Dat subsidie zou moeten bedragen 40 per cent ongeveer van het kapitaal tot den aanleg van spoorwegen in het noorden des Rijks volgens hunne berekening benoodigd; dat is 10 millioen van de 26 millioen. Het zou hun in vijftig maandelijksche termijnen uitbetaald hebben moeten worden, aan te vangen met het tijdstip waarop de wet zou zijn aangenomen, welke het algemeen nut der onteigeningen zou hebben verklaard te bestaan. Zonder nu nog te treden in het onderzoek der vraag, of een renteloos voorschot van 10 millioen gedurende 99 jaren voordeeliger zou zijn voor den Staat dan de voorwaarden die aan de concessionarissen zijn toegestaan, mag niet onopgemerkt blijven, dat dezelfde aanvragers in September 1858 eene rentegarantie onmisbaar hadden geacht. En onder alle andere aanvragen van vroeger of later dagteekening, de uitvoering van de ontworpen wegen betreffende, komt er geen voor waarbij niet rentegarantie als volstrekte voorwaarden werd gesteld.

Wanneer men nu daarbij in het oog houdt hetgeen van verschillende zijden beweerd wordt, dat zelfs met de aangeboden rentegarantie het bijeenbrengen van de noodige kapitalen hoogst moeijelijk zal zijn, dan mag gevraagd worden, of er eenige waarschijnlijkheid bestaat, dat het bezwaar dier garantie vermeden worden kan, indien men althans spoorwegen wenscht te verkrijgen en niet tot den aanleg van staatsspoorwegen wenscht over te gaan; iets waartegen zoo groote bedenkingen bestaan.

Levert nu de uitgeloofde rentegarantie, en vooral zoo behalve dien last nog gedacht moest worden aan de rentebetaling van de schuld, die men eventueel ter vervanging van de ingekochte weder zou moeten uitgeven, een al te zwaren last voor onze geldmiddelen op? Reeds meermalen is gedurende den loop der behandeling van de zaak in de Tweede Kamer daarover van gedachten gewisseld.

Met de leden, wier gevoelen in § 13 van het Verslag wordt opgegeven, is de Regering van oordeel dat men de zaken veel te donker kleurt, wanneer men de houding aanneemt als of door den voorgestelden maatregel aan allen voorspoed voor 's Rijks finantien voor goed de bodem ingeslagen zou zijn. Men mag het bezwaar gewis niet te ligt stellen, maar er bestaat inderdaad geen grond om te vreezen dat de gunstige gevolgen van den aanleg van spoorwegen, welke zich overal, ook hier te lande, vertoonen, nu juist hier achterwege zouden blijven; dat de opbrengst der wegen juist hier nooit toereikend zou zijn om in de rentebetaling, zelfs niet voor een deel, te voorzien, en dat de grootere gemakkelijkheid van het verkeer en van het vervoer juist hier geen invloed zou uitoefenen op de algemeene welvaart, en dus niet langs honderde zijwegen, ook aan de inkomsten der schatkist, vergoeding zou schenken voor de offers, die zij zou moeten brengen. Men neme intusschen den meest ongunstigen toestand aan; men stelle dat het vol bedrag der rentegarantien betaald zou moeten worden, en dat tevens de begrooting verhoogd zou moeten worden met de rente van 30 millioen, die men zou moeten leenen, en veryanging van een deel der ingekochte schuld. Tegen zoodanige hoogst ongunstige onderstelling mag dan wel in aanmerking komen (gelijk vroeger reeds is opgemerkt), dat op de begrooting voor 1860 een bedrag van bijna *f* 2,700,000 aan buitengewone uitgaven voorkomt; uitgaven welke voor eens worden gevorderd. Indien volgende dienstjaren geene baten meer opleverden, men zou later die som aanmerkelijk kunnen verminderen, en (vermits de rentegarantien dan toch eerst na zes jaren gepraesteerd zullen moeten worden) inmiddels, zonder verhooging van de jaarlijksche begrooting, een deel dier som kunnen aanwenden tot andere buitengewone uitgaven, zoo als die voor den aankoop van geweren of voor de verbetering der kazernering.

Evenzeer mag nogmaals worden gewezen op de omstandigheid, dat de opbrengst der gewone middelen jaarlijks toeneemt. Eene matige berekening, op ondervinding gegrond, wijst aan dat die vermeerdering, over langere termijnen, gerustelijk op vijf tonnen gouds 's jaars kan worden gesteld.

Evenzeer mag, eindelijk, gewezen worden op de omstandigheid, dat, indien de nood het eischte, niets verhinderen zou om aan de rente van het waarborgfonds der muntbiljetten eene andere bestemming aan te wijzen, dan die welke art. 4 der wet van 22 April 1855 (*Staatsblad* n°. 34) daaraan heeft gegeven; op de omstandigheid, dat de last der burgerlijke pensioenen, door de werking der wet van 1°. Mei 1846, in de toekomst van lieverlede zal moeten verminderen, en dat enkele bronnen van gewone inkomsten des Rijks, zonder bezwaar voor de belastingschuldigen, was het noodig, meer vruchtdragend gemaakt zouden kunnen worden.

Een en ander bragt het besluit te weeg dat de last, voor 's lands geldmiddelen uit het voorstel voortvloeijende, wel aanzienlijk, maar niet te zwaar moet geacht worden. Wilde men, tegenover dit alles, op de wisselvalligheid van de koloniale bijdragen wijzen, of op de mogelijkheid dat oorlog of andere buitengewone rampen het vaderland troffen, het antwoord zou noodwendig alleen dit kunnen zijn, dat deze vrees zou moeten leiden tot het besluit om, onder geenen vorm, van staatswege ondersteuning tot den aanleg van spoorwegen te verleenen. Want welke vorm men ook uitdenke, zeer groote uitgaven zullen er altijd aan verbonden zijn.

Het mag zeer betwijfeld worden, of een *zeer* beperkt plan van aanleg van spoorwegen bij de Vertegenwoordiging genoegzamen bijval zou vinden: de wensch om op uitgebreide schaal in deze behoefte van onzen tijd te voorzien is te algemeen en door het allereerste plan, deswege gevormd, te zeer aangewakkerd. Een goed deel van den tegenstand, dien het regeringsvoorstel ondervond, is niet aan de zucht tot beperking, maar aan den wensch tot nog grootere uitbreiding toe te schrijven. De wensch om ook in Noordholland eenen spoorweg aan te leggen, om den weg van Groningen naar de Duitsche grenzen reeds nu door te trekken — een wensch die ook in de afdeelingen der Eerste Kamer blijkens het verslag ondersteuning vond. — moge daarvan ten bewijze strekken.

Er zijn onderscheidene plannen van een spoorwegnet ter sprake gebragt, welke als minder kostbaar werden aanbevolen: kan men zeggen dat ook maar één van die plannen van zoo geringen omvang is, dat de vrees voor de gevolgen van groote rampen of de zorg voor de wisselvalligheid van de koloniale bijdragen daardoor verminderd of weggenomen zou worden? En indien men tot den aanleg van staatsspoorwegen overging, in den waan dat de Staat, zelf de onderneming doende, bij magte zou zijn, onder ongunstige omstandigheden het werk te staken, men zou groot gevaar loopen om zich in die meenig grovelijk te bedriegen. Vooreerst toch mag men vragen, of het zeer denkbaar is, dat de aanleg van eene enkele lijn op kosten der schatkist veel bijval bij de Vertegenwoordiging zou vinden. En zoo neen, indien het dus noodig wierd op meer dan één punt den aanleg van staatsspoorwegen aan te vangen, zou het dan zoo ligt vallen, onder ongunstige finantiele omstandigheden, den bouw te staken en het aangevangene onvoltooid te laten? Zou men niet veeleer alsdan met allen grond kunnen beweren dat zoodanige afbreking der werkzaamheden alle waarde aan het gedeeltelijk voltooide benemen, de behoefte onvervuld laten zou? Zouden de kosten van exploitatie van een half voltooiden spoorweg niet buiten alle verhouding tot de opbrengst kunnen stijgen? Zou het zelfs wel mogelijk zijn zonder groote schade, de contracten van aanbesteding, die dan toch tot den aanleg gesloten zouden moeten worden, onuitgevoerd te laten of te verbreken?

Wat den termijn betreft gedurende welken de rentegarantie gepraesteerd zal moeten worden, het is gewis te betreuren dat die niet korter gesteld heeft kunnen worden. Tijdens de onderhandelingen, die over de concessien gevoerd zijn geworden, is van geen korteren termijn sprake geweest bij de gegadigden die zich destijds voordeden. Eerst in de aanvrage om concessie, welke den 21sten September 1859 door de heeren Reerink c. s. is ingediend, werd een termijn van 40 jaren gesteld.

Hoogst belangrijke offers zullen in ieder geval van de schatkist gevorderd worden, indien men wil dat de Staat zich de zaak der spoorwegen aantrekke. Proeven om op gedane aanvragen eenige lijnen door particulieren te doen aanleggen, welke men wenschte genomen te zien, waaronder dus de aanleg zonder ondersteuning van den Staat schijnt verstaan te worden, zijn in menigte gedurende de laatste jaren te vergeefs genomen. De lange lijst der sedert eene reeks van jaren verleende concessien in de Memorie van Beantwoording van 22 April 1859 medegedeeld, concessien welke alle zonder gevolg bleven, is dáár om dit te bewijzen.

Ongegrond is het verwijt dat de Regering geen acht heeft geslagen op de aanvragen om concessien door de heeren Reerink c. s. en Dull en C°. gedaan. Daarlatende de vraag, of inderdaad de voorwaarden, in die aanvragen gesteld, zooveel voordeeliger zijn dan die welke aan de concessionarissen zijn gegund, en evenzeer de vraag, of de twijfel, door velen geopperd aangaande de mogelijkheid om de noodige kapitalen bijeen te brengen, niet nog in sterker mate tegen die aanvragen gerigt zou kunnen worden, moet men het tijdstip in acht nemen waarop die aanvragen bij de Regering werden ingediend. Immers zij kwamen eerst in geruimen tijd nadat de concessien reeds aan anderen waren verleend, dus nadat de Regering zich jegens anderen verbonden had; op een tijdstip dus waarop zij, behoudens de goede trouw, op die latere aanvragen geene acht mogt slaan. De aanbiedingen, die vóór dien tijd werden gedaan, behelsden òf genoegzaam dezelfde, òf veel nadeeliger voorwaarden dan die welke aan de concessionarissen zijn verleend geworden.

14. In deze paragraaph wordt op grond van eenige bepalingen der consessien, in verband met de voorschriften van het Wetboek van Koophandel, twijfel geopperd, of de voor deze ondernemingen benoodigde kapitalen wel op de voorgestelde voorwaarden zullen te verkrijgen zijn.

In de eerste plaats wordt gewezen op de omstandigheid dat aan de aandeelhouders zelven geen vast rentebedrag over hun kapitaal is verzekerd, terwijl art. 49 van het Wetboek van Koophandel van zijnen kant verhindert, dat dergelijke vaste uitkeering door de op te rigten maatschappij aan hare aandeelhouders worde toegezegd.

Eene onbepaalde verzekering van renten van staatswege, op den voet als hier bedoeld schijnt te worden, zoude echter aan zeer gegronde bedenkingen onderhevig zijn te achten. Immers allereerst zoude dan de tegenwerping mogen gelden, dat er hier bedektelijk eene staatsleening zoude plaats vinden; eene staatsleening nog wel, die bij het tegenwoordig crediet van het Rijk waarschijnlijk op voordeeliger voorwaarden dan de onderwerpelijke zoude hebben kunnen gesloten worden.

Dat de aandeelhouders, voor het geval dat de bruto inkomsten niet voldoende zijn om de exploitatiekosten te dekken, een geringer bedrag aan dividend zullen moeten erlangen, is juist, doch ging de garantie van regeringswege verder dan zij thans doet en strekte zij zich dus facto ook uit tot verzekering tegen ondoelmatige bedrijfvoering, dan ware inderdaad elke prikkel voor de maatschappij om zuinig te exploiteren weggenomen.

Bij de aanneming van dat beginsel, welks verslappende invloed wel spoedig in de uitkomsten der onderneming zoude merkbaar zijn, en gaandeweg grooter bijdragen van staatswege zoude doen vereischen, zoude men, met aanzienlijk grooter bezwaren voor de schatkist, niet eens die voordeelen genieten, welke eene directe exploitatie door den Staat, met eigen personeel en onder zijn onmiddelijk toezigt, zoude aanbieden. Dergelijk stelsel, waarvan de geldelijke offers niet wel bij mogelijkheid vooraf zouden te berekenen zijn, mag gerustelijk als uiterst gevaarlijk beschouwd worden, en als verreweg minder verkieslijk dan het tegenwoordig stelsel, waarbij èn door de belangen der aandeelhouders, èn door die der directie, eene blijvende aansporing tot voordeelige exploitatie aanwezig is.

Eene afwijking voor deze ondernemingen van de artt. 41 en 43 van het Wetboek van Koophandel zoude men niet wel dan bij duidelijk gebleken noodzakelijkheid verdedigbaar mogen rekenen. Immers het geldt hier fundamentele bepalingen ten aanzien van alle naamlooze vennootschappen gesteld, waarborgen voor derden die aanspraken hebben op de onderneming, dat het volgens de statuten aangewezen kapitaal ook werkelijk bij de aandeelhouders aanwezig zij. Eene opheffing of wijziging dezer waarborgen zoude welligt het plaatsen en verhandelen der aandeelen op de geldmarkt kunnen bevorderen, doch niet dan waarschijnlijk ten koste van de soliditeit der onderneming, hetgeen dan ook weder *in casu* indirectelijk op schade voor den Staat zoude kunnen uitloopen.

Mogt het te eeniger tijd blijken, dat de genoemde beperkende bepalingen der algemeene wetgeving als onnoodig of welligt belemmerend zijn te beschouwen, dan zoude het vesleer een punt van overweging kunnen uitmaken om te dien aanzien eene wijziging van het Wetboek van Koophandel voor te stellen, dan om de hier bedoelde aanzienlijke maatschappijen, met opzigt tot de uitgifte harer aandeelen, in eenen exceptionelen toestand te brengen tegenover alle andere naamlooze vennootschappen, die zich daaraan hebben moeten onderwerpen.

Eene derde aanmerking in deze paragraaph geldt de bepaling van art. 58, 1°. der concessie voor den Noorderspoorweg, en art. 60, 1°. van de Zuiderspoorweg-concessie.

De aldaar vastgestelde voorwaarden van *de overname door den Staat, van de wegen en het materieel, tegen de door drie deskundigen geschatte waarde, verminderd met 20 per cent*, worden als hoogst bezwarend voor de geldschieters aangemerkt.

Eene aandachtige overweging van het verband dezer bepaling met den overigen inhoud der concessie zal echter hare billijkheid moeten doen erkennen. Immers het geldt hier eene strafbepaling, eene, in het contract opgenomen *poenale clause*, op het niet nakomen van daarbij opgenomen verpligtingen, zoo als, bijv. voor het onderwerpelijk geval, het niet voltooijen der wegen binnen den bij art. 28 dier concessie gestelden tijd.

Buitendien, zoo als de voorafgaande inhoud van de betrokken artikelen uitdrukkelijk meldt, is hier slechts sprake van eene *bevoegdheid* van den Staat bij *gebleken nalatigheid* der maatschappij, en dien ten gevolge *vervallen-verklaring* der concessie, en geenzins van een regt, eene als het ware verbloemde *naasting*, welke naar goedvinden zou kunnen worden uitgeoefend. Geschiedde in het hier bedoelde geval de overname tegen voordeeliger voorwaarden voor de maatschappij dan de aangeduide, dan zoude bij dit onderwerp, waarbij een publiek belang in hooge mate is betrokken, eene noodelooze en moeijelijk verklaarbare toegevendheid jegens de onderneming plaats vinden.

Dat ook hier het geldelijk belang der aandeelhouders niet vóór alle andere consideratien konde gaan, behoeft naauwelijks verdediging. Trouwens men zoude zich bedriegen indien men hier eene voor de aandeelhouders bepaald nadeelige voorwaarde meende te zien. De in het Verslag aangehaalde wijze van overneming door den Staat betreft, gelijk gezegd, uitsluitend eene *bevoegdheid*, in het geval van groote nalatigheid (nalatigheid waarbij het der onderneming is vrijgelaten om het geval van overmagt te bewijzen), en dan zal toch moeten toegegeven worden, dat alle aandeelhouders, welke ook, die hunne gelden aan eene nalatige maatschappij toevertrouwen, steeds op de eene of andere wijze schade zullen lijden; terwijl er hier geenerlei roeping bestaat voor den Staat om hen daarvoor ten koste van het algemeen te vrijwaren.

Het is dus niet wel aan te nemen, dat de aangehaalde strafbepaling, waarin een billijke prikkel tot bespoediging der werkzaamheden is gelegen, eene vertrouwen verdienende directie bij het vinden der benoodigde gelden zal behoeven te benoeijelijken.

Voor den Staat kan er overigens hier geen sprake van onredelijk voordeel wezen, daar de *geheele onderneming met al hare baten en lasten* wordt toegeëigend. Die toeëigening zoude klaarblijkelijk slechts geschieden om de dienst in het publiek belang te kunnen voortzetten (echter niet, zoo als in de voorgaande zinsnede van het artikel wordt verondersteld, ten bate en laste van *de liquidatie der onderneming*, doch thans voor eigen risico, hetzij door exploitatie in direct beheer, hetzij met verpachting). Voor dergelijke overname wordt nu, waar zulks mogelijk is, de opbrengst der zeven laatste jaren (echter na aftrek der twee voordeeligste) tot grondslag genomen. Maar dergelijke grondslag ontbreekt voor het geval, hetwelk in het Verslag bedoeld wordt, wanneer namelijk *nog geen gedeelte des wegs in exploitatie is geweest*. In zoodanig geval te verlangen, dat de Staat eene industrie-onderneming als deze tegen de volle waarde zoude overnemen, en wel omdat de onderneming in hare verpligtingen is te kort geschoten, zoude met reden eenigzins ongerijmd mogen genoemd worden. Men heeft alzoo naar eenen anderen maatstaf moeten omzien, en dien gevonden in de onderwerpelijke strafbepaling, welke trouwens veel overeenkomst heeft met het voor de andere gevallen van toeëigening gestelde maximum der vergoeding, in de laatste zinsnede van artt. 58 en 60 der concessien Noorder- en Zuiderspoorwegen.

15. In deze paragraaph wordt de vraag voorgesteld, hoe veel van het bedrag, hetwelk ingevolge de garantie is uit te keeren, door de vennootschap tot *aflossing* en hoeveel tot *rentebetaling* zal worden bestemd. Te dien opzigte kan hier worden gewezen op hetgeen bij de behandeling der concessien bij de Tweede Kamer, bepaaldelijk in de Memorie van Beantwoording op het Voorloopig Verslag van de Noorderspoorweg-concessie op pag. 29 is gezegd.

Er zijn in die concessien geene bepalingen opgenomen aangaande het bedrag, hetwelk tot verpligte aflossing zal moeten worden aangewend, en dat hetwelk mitsdien als zuivere renteuitkeering zal worden genoten. Dergelijke bepaling was trouwens niet noodig, daar het minimum van aflossing indirectelijk in de concessie is aangewezen, namelijk zoodanige som als vereischt wordt om door rente-op-rente-belegging het kapitaal aan het eind van den termijn der concessie te hebben afgelost, welk bedrag, volgens de daarvan opgemaakte berekeningen voor 93 jaren, op *een tiende* per cent kan worden gesteld.

Uitgaande van deze gegevens omtrent den jaarlijkschen verpligten inkoop, zoo kan uit het voor dividend en inkoop te zamen gewaarborgde bedrag de gevolgtrekking worden afgeleid, dat de aandeelhouders op eene uitkeering van ongeveer $4^2/_5$ percent als minimum van dividend zullen mogen rekenen; het onverhoopte geval van bovenmatige exploitatiekosten hierbij natuurlijk buiten aanmerking blijvende.

Het straks genoemde minimum van aflossing van ruim $^1/_{10}$ percent is jaarlijks verpligtend, ten gevolge de artt. 86 en 88 der concessien, en die aanwending wordt verzekerd door de artt. 94 en 96 der concessien, waarbij de balans en de winsten verliesrekening niet alleen aan het *onderzoek* maar uitdrukkelijk aan de *goedkeuring* van de Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Finantien worden onderworpen. Die goedkeuring zou natuurlijk niet worden verleend, tenzij gebleken ware dat ook, wat het onderwerp der jaarlijksche aflossingen betreft, aan de voorwaarden der concessie voldaan ware.

Hierin is tevens de beantwoording gelegen van de tweede in deze paragraaph gestelde vraag, of namelijk in de artt. 94 en 96 van de concessien voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen een genoegzaam middel voor den Staat is gelegen om te zorgen dat met de aflossing geregeld voortgegaan worde.

16. Bij deze zinsnede van het Verslag heeft men de aandacht der Regering gevestigd op den vorm waarop deze wetsvoordragt bij de Kamer is overgebragt. Opgemerkt wordt dat daaraan ontbreekt eene officiële mededeeling van de beide concessien, zoowel als van de beschikkingen des Konings waarbij die verleend zijn. Men had dus mogen verwachten, wordt er gezegd, dat er een door den Minister van Binnenlandsche Zaken behoorlijk gewaarmerkt afschrift van elk dier concessien bij het wets-ontwerp ware gevoegd geweest.

Bij de wetsvoordragt, die bij de laatste Koninklijke boodschap aan de Tweede Kamer is ingezonden, is een behoorlijk gewaarmerkt afschrift der concessien voor de Noorderspoorwegen gevoegd, vermits deze na de afkondiging van de wet van 21 Augustus ll. (*Staatsblad* n°. 98) eenige wijziging had ondergaan. Van die voor de Zuiderspoorwegen was eene gelijke expeditie overgelegd bij de Memorie van antwoord van den 8sten September 1859, en daarnaar werd in de laatste Nota van Toelichting verwezen. De verzending der wetsvoordragten aan de Eerste Kamer, nadat zij bij de Tweede zijn aangenomen, geschiedt zonder tusschenkomst der Regering. Het kan dus aan haar niet worden geweten, wanneer de oorspronkelijke stukken niet bij de Kamer worden ontvangen. De concessien zijn ook niet, gelijk ten onregte wordt ondersteld, door of van wege de Regering *voor* de Tweede Kamer gedrukt. Dit geschiedt van wege de Kamer, gelijk met alle andere stukken bij de wetsvoordragten overgelegd, geschiedt. Wat de Koninklijke beschikkingen betreft, deze zijn in het hoofd van elk der concessien vermeld. Eene overlegging dier beschikking was om die reden noodeloos en is daarenboven niet gebruikelijk.

17. Aangezien de onderwerpelijke wetsvoordragt in de schatting van enkele leden een geheel uitmaakt met de voordragten der Regering betreffende de spoorversmalling van den Hollandschen spoorweg en de doorgraving van Holland op zijn smalst, hadden deze leden gaarne gezien dat de zaak der spoorwegen eerst later behandeld ware, nadat omtrent de beide andere onderwerpen was beslist.

Dat deze voordragt een geheel zou uitmaken met die betreffende de spoorversmalling en de doorgraving, kan niet worden toegegeven. Bestaat er tusschen die voordragten onderling verband, het is niet van dien aard, dat zij niet afzonderlijk behandeld en, als van elkander onafhankelijk, in stemming gebragt zoude kunnen worden. De voordragt betreffende de spoorversmalling is trouwens, ten gevolge der afstemming in de Tweede Kamer, thans vervallen. Het schijnt van hoog belang, dat de behandeling der voordragt betreffende de spoorwegen thans zonder verder uitstel in de Eerste Kamer ten einde worde gebragt.

De onbillijkheid, welke sommige leden meenden dat in deze wet gelegen is met betrekking tot het belang van enkele provincien, gaf hun aanleiding om het verlangen uit te drukken dat, zoodra de finantien van den Staat zullen toelaten daarin te voorzien, alsdan aan die lijnen de voorkeur zal worden gegeven, welke nu nog ontbreken, in het bijzonder in Noordholland en in Friesland.

Bij de behandeling van § 7 is bereids gezegd, dat wanneer men let op de groote uitbreiding die binnen de laatste twintig jaren aan het net van spoorwegen in de ons omgevende landen gegeven is, het redelijkerwijze niet te betwijfelen valt dat het in Nederland niet blijven zal bij de wegen, die volgens de voordragt thans zullen worden gemaakt. Zoo daartoe hetzij van de zijde der concessionarissen wat de lijnen betreft, waarvoor hun voorkeur wordt toegekend, hetzij door anderen aanvragen worden gedaan, zullen die aanvragen naar gelang van hare waarde- en van de voorwaarden, waarop men concessie mogt verlangen, gewis een onderwerp van ernstige overweging uitmaken.

Sommige leden eindelijk zouden gaarne gezien hebben dat al de thans voorgestelde werken aan dezelfde personen waren geconcessioneerd. Zoodanige algemeene concessie is, vóór dat de twee concessien waren verleend, niet aangevraagd. De nadeelen, waarop door die leden wordt gewezen, schijnen niet te verwachten.

18. Verscheiden leden hebben de aandacht gevestigd op de omstandigheid dat er in de concessien geene waarborgen gegeven zijn waardoor de concessionarissen verpligt kunnen worden om de verschillende spoorwegen in tijds te voltooijen en in exploitatie te brengen. Wel is voor elk dier wegen de uiterste termijn bepaald binnen welken dit zal geschieden, maar aan de Regering is, volgens het gevoelen dier leden, geene genoegzame magt gegeven om intusschen de concessionarissen te noodzaken, den noodigen voortgang met de vereischte werken te maken. Men wenschte dus te weten hoe de Regering in deze leemte zal voorzien.

Dat hier eene leemte bestaat kan niet worden toegegeven. Art. 57 van de concessie van de Noorderspoorwegen en art. 59 van de concessie voor de Zuiderspoorwegen leveren naar het inzien van de Regering voldoende waarborgen op. Volgens die artikelen zijn de concessionarissen van al hunne regten vervallen, onder andere indien de verschillende wegen niet binnen den gestelden termijn, vertraging ten gevolge van overmagt alleen uitgezonderd, voltooid en in exploitatie zijn gebragt, terwijl in de daarop volgende artikelen wordt aangewezen hoe alsdan te handelen.

Door de bij die artikelen in het algemeen bedreigde straffen schijnt de uitvoering binnen den gestelden tijd zooveel mogelijk verzekerd. Er zouden geene andere voorschriften te geven zijn, zonder de vrijheid van handelen der concessionarissen, gelijk reeds door enkele leden is opgemerkt, geheel te benemen.

19. Door enkele leden is gevraagd, of het in de bedoeling van art. 17 van de concessie voor den Noorderspoorweg ligt, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken de bij de slot-alinea van dat artikel bepaalde uitzondering zou kunnen toepassen niet slechts op gedeelten van, maar op al de werken en leveringen tot den aanleg der wegen en hunne exploitatie behoorende. Eene aanneming bij *forfait absolu* kon door die leden niet worden goedgekeurd.

In de gewisselde stukken met de Tweede Kamer heeft de Regering hare zienswijze omtent de zoogenaamde forfaits breedvoerig ontwikkeld; haar oordeel was voor die werkwijze niet gunstig. Indien door *forfait absolu* wordt bedoeld eene aanbesteding in eene massa, voor al de lijnen eener spoorwegconcessee, dat is voor *al* de onteigeningen, aardewerken, kunstwerken, groote bruggen, stationsgebouwen, locomotiven, wagens, te betalen renten van de kapitalen gedurende den bouw enz., zoo als dergelijk forfait absolu in andere landen meermalen werd gegund, dan zou de Regering daartegen bezwaar moeten maken, tenzij zoodanige algemeene aanneming mogt kunnen geschieden op voorwaarden, waardoor aan de daaraan verbonden bezwaren werd te gemoet gekomen.

20. De beschouwingen, in deze paragraaph aangevoerd aangaande de bezwaren welke eene toepassing der artt. 58 en 60 der concessie voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen voor den Staat zoude medebrengen en omtrent „het verkrijgen van kostbare staatsspoorwegen," welke daarvan het gevolg zoude zijn, wekken den twijfel, of men den juisten inhoud dier artikelen bij het opperen dezer bedenkingen wel genoegzaam duidelijk voor oogen heeft gehad. Het is daarom niet onbelangrijk, de juiste bedoeling van die artikelen in het licht te stellen.

Dat eene poenale clausule onmisbaar is voor het geval dat de concessionarissen in verzuim blijven met de uitvoering van de hun opgelegde verpligtingen, zal wel geen betoog behoeven. Het vervallen van de concessie is de meest eigenaardige straf, welke dan ook in schier alle concessien op zoo grof verzuim is gesteld.

Maar de gevolgen van de intrekking der concessie behoorden geregeld te worden. Eenvoudige intrekking der concessie zou ten gevolge hebben dat de dienst terstond werd gestaakt. Dit zou ongetwijfeld tot groote schade van het publiek en van het verkeer strekken. Daartegen moest gewaakt worden. Van daar de bepaling, dat de Staat, zoo de concessie wordt ingetrokken en vervallen verklaard, zich de *bevoegdheid* voorbehoudt om de maatschappij te *ontbinden*. Deze bepaling, afwijkende van het gewone regt, vorderde daarom de uitdrukkelijke bekrachtiging van den wetgever. Maakt de Staat van die bevoegdheid gebruik, dan moeten de zaken geliquideerd worden. Inmiddels, en om het publiek belang niet te benadeelen, moet de Regering bevoegd zijn, de exploitatie voort te zetten ten bate en ten laste der liquidatie. Ook de bevoegdheid daartoe is uitdrukkelijk voorbehouden. Het gevolg der liquidatie zal zijn dat eene andere onderneming optrede, in welk geval over het verleenen eener nieuwe concessie geraadpleegd zal moeten worden, of wel dat de geheele zaak te niet gaat. Maar in zoodanige omstandigheden kan het algemeen belang vorderen dat de Staat zich in het bezit stelle van den weg en van hetgeen daartoe behoort. Die toeëigening kan dan echter niet met eene gewone naasting op den voet van artt. 74 en 76 der concessie gelijkgesteld worden; het geldt hier de toepassing van straf op moedwillig verzuim. Van de andere zijde scheen het onbillijk, *die* bevoegdheid tot toeëigening gedurende onbepaalden tijd aan den Staat te

schenen; de Staat, die inmiddels voor rekening der liquidatie exploiteert, zou den verdacht kunnen worden van zorgeloosheid in het beheer: hij zou het trouwens in zijne magt hebben om de exploitatie minder voordeelig te doen zijn, en dus den koopprijs, die naar de uitkomst der exploitatie berekend zou worden, te verminderen. Daarom is bepaald dat de Staat slechts gedurende één jaar na de vervallen-verklaring van deze buitengewone bevoegdheid gebruik kan maken.

Uit deze inlichtingen blijkt, dat in het Verslag ten onregte schijnt gedacht te zijn aan de *noodzakelijkheid* dat de Staat zich in het bezit der spoorwegen zou stellen. Er is alleen aan *bevoegdheid* te denken; de Staat heeft de vrije keus, gedurende één jaar, om *of* de zaak op den bepaalden voet over te nemen, *of* wel de liquidatie te laten voortgaan. Er is, naar men meent, genoegzame zorg gedragen, dat de Staat niet in het geval kanne komen om op een misschien zeer ongelegen oogenblik, aanzienlijke kapitalen voor de overneming van den weg te verschaffen, en dat hij toch het middel bezitte om opzettelijk verzuim krachtig te beteugelen en te bestraffen, zonder dat het belang, dat het publiek heeft bij eene voortzetting van de dienst, daardoor in de waagschaal werde gesteld.

21. Waartoe, vraagt men, bij de concessien verschillende bepalingen opgenomen, die in de politiewet op de spoorwegen reeds geschreven staan, daar toch die wet op deze geconcessioneerde spoorwegen van toepassing is?

Het antwoord op deze vraag is, dat deze concessien, behoudens de vereischte goedkeuring bij de wet, reeds werden verleend vóór dat de politiewet tot stand kwam. Bij het later wijzigen der concessien had men de bedoelde bepalingen kunnen achterwege laten; men heeft evenwel gemeend, dat dit niet noodzakelijk was en het behouden niet schaden kon.

22. Bij de mededeeling van den in deze paragraaph geopperde twijfel aangaande de juiste bedoeling van art. 82 der concessie voor den Noorderspoorweg wordt te regt in het Verslag aangemerkt, dat het *blijkbaar tegen* de bedoeling van het artikel zoude zijn, hier aan eene jaarlijksche som van een en een half millioen gulden te denken.

Mogt er al op louter grammaticalen grond eenige aanleiding zijn om „*daarvoor* verschuldigde" op „*jaarlijksche rente*" te doen slaan, aan den anderen kant is reeds uit de als maximum gestelde som van *een en half millioen gulden*, in verband met het cijfer van het kapitaal der onderneming, met genoegzame zekerheid op te maken dat hier van geen *jaarlijksche* uitkeering dier som wegens *vier en een half percent rente* sprake kan zijn. Des te sterker komt dit uit, wanneer men nagaat, dat dit *geheel* bedrag vroeger hooger en wel op *twee millioen* was gesteld.

's Gravenhage, den 16den Januarij 1860.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
VAN TETS.

De Minister van Finantien,
VAN BOSSE.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend nevens de door haar medegedeelde bedenkingen ook het daarop door de Regering gegeven antwoord aan de Kamer te moeten voorleggen.

Aldus vastgesteld bij de Commissie van Rapporteurs, den 19den Januarij 1860.

VAN WESSEM.
VAN ROIJEN.
COST JORDENS.
VAN BEECK VOLLENHOVEN.

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDÉ en ZONEN.